ACTA No. 84-2021

Acta de la sesión ordinaria No.84-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:00 horas del 3 de noviembre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho y Sofía Beatriz García Romero; 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 de la señora Karla Barahona Muñoz, por atender asuntos personales.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 84-2021, la cual se adjunta como anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.84-2021.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

Al ser las 17:11 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Gustavo Segura Sancho, director del CETAC.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 82-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 27 de octubre del 2021.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 82-2021, del 27 de octubre del 2021.

III.-AUDITORIA

Al ser las 17:13 ingresan a la sesión, de forma virtual, el señor Luis Camacho Calvo y la señora Maribel Muñoz Arrieta, de la Auditoría Interna.

Al ser las 17:14 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor José Manuel Blanco Mazariegos, ingeniero auditor externo.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio No.AI-335-2021, del 21 de octubre del 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe

No. AI-08-2021 denominado "Mención de contrataciones de obra del período 2017 al 2020 y evaluación integral del proyecto denominado mejoramiento del aeródromo La Managua, Quepos".

El señor Luis Camacho Calvo realiza una presentación ejecutiva sobre el estudio realizado, referente a las contrataciones de obra del período 2017 al 2020 y la evaluación integral del proyecto denominado mejoramiento del aeródromo La Managua, Quepos, según el acuerdo del Consejo número CETAC-AC-2021-0700. Comenta que el objetivo es identificar, mediante el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) e información suministrada por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, las diferentes contrataciones de obra de la DGAC realizadas en el período 2017 al 2020 y comprobar que la última contratación ejecutada, denominado Proyecto de Mejoramiento del Aeródromo La Mangua, Quepos, mediante la Licitación Pública Nacional 2020LN-000001-0006600001 se haya efectuado con transparencia y en cumplimiento de los controles establecidos por la administración y de acuerdo con las especificaciones técnicas definidas en el cartel.

Menciona que los objetivos específicos de este estudio son los siguientes:

1. Comprobar el cumplimiento de los controles establecidos por la administración para transparentar los procesos de planificación, programación, presupuestación, contratación y ejecución del proyecto La Managua, Quepos, por parte de las unidades participantes.
2. Verificar la existencia y aplicación de controles para inspeccionar y supervisar que el proceso de ejecución del proyecto La Managua, Quepos, se haya realizado acorde con las especificaciones del cartel y cronograma, tanto en alcance, como en calidad y tiempo.
3. Comprobar la existencia y correcta utilización de la bitácora de obra del proyecto La Managua, Quepos, según lo establece el "Reglamento Especial de la Bitácora para el Control de Obras" del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA).

Comenta que para el análisis se consideraron todas las contrataciones de obra pública de la DGAC en el periodo comprendido desde el 2017 hasta el 2020, período en el cual se realizaron 14 contrataciones que representan un monto adjudicado de ₡22,836,815,199.00 (veintidós mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos quince mil ciento noventa y nueve colones con 00/100), compuesto por las siguientes contrataciones, según se detalla:



El señor Camacho Calvo indica que para las contrataciones anteriormente citadas se realizaron también 13 contrataciones de inspección de calidad, lo que representa un importe total de ₡355,671,543.26 (trescientos cincuenta y cinco millones seiscientos setenta y un mil quinientos cuarenta y tres colones con 26/100), según el siguiente detalle:



El señor José Manuel Blanco Mazariegos comenta que para el proyecto de la Managua hubo tres licitaciones y los alcances fueron particularmente similares, sin embargo, la primera licitación que data del 2017 se incluyó la terminal aérea, mientras que en la segunda y tercera licitación se excluyó esa terminal del contrato.

Menciona que la primera licitación fue adjudicada al consorcio denominado Grupo Orosi S.A. & Transportes Orosi Siglo XXI S.A., pero ese contrato desdichadamente tuvo que ser rescindido unilateralmente por incumplimientos del contratista. La segunda licitación se realizó en el 2019 y tuvo que ser declarada infructuosa debido a que las ofertas excedían el presupuesto y, finalmente, la tercera licitación, de la cual es objeto esta auditoria, es la que materializó el proyecto identificado con el número SICOP 2020LN-000001-0006600001, adjudicado a la empresa MECO S.A.

El señor Luis Camacho Calvo se refiere al Sistema de Control Interno del proyecto e indica que se encontraron debilidades en la confección del expediente físico y digital en cuanto al consecutivo del expediente de obra y de la supervisión de calidad, mostrando ausencia de algunos folios en el expediente 1 y en el expediente 4; en el expediente de calidad se muestra la ausencia de algunos folios en los expedientes 1 y 2.

Comenta que hay un solo expediente en el cual se encuentra la información de las 3 contrataciones que mencionaba el ingeniero. En cuanto a los roles y responsabilidad de los responsables del proyecto indica que no se evidenció en el formulario 7F248 "Matriz de roles y responsabilidades". No existe un procedimiento definido para el análisis de ofertas por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, por lo que queda a criterio del ingeniero a cargo la determinación de sí una oferta cumple o no. Adicionalmente, comenta que se comprobó que el trámite de la factura se realizó con la documentación soporte requerida para dicho trámite, según lo especifica el procedimiento establecido.

También, indica que esta Auditoría observó los siguientes aspectos en cuento las debilidades de la composición de la memoria de cálculo en el expediente del proyecto:

- Se encontraron estudios de mercado a través de ofertas en línea, mismas que no se encuentran en el expediente
- La experiencia de expertos externos consultados, no se encuentran en el expediente.
- De las obras anteriores realizadas por la DGAC, no se muestra el análisis realizado en el expediente.
- Los cálculos técnicos y matemáticos de la experiencia personal no se encuentran en el expediente.
- El factor estimación utilizado, del 32.82% para el presupuesto, no se encuentra normado.

Otro hallazgo fue que se encontraron documentos en borrador considerados como formales en el expediente y que se encuentran foliados en el expediente como tal. Tampoco se encontraron dentro del expediente los siguientes formularios:

N°	Descripción formulario
7F36	Acta constitutiva del proyecto
7F37	Control del diseño y desarrollo infraestructura
7F242	Plan de gestión del alcance
7F243	Matriz de trazabilidad de requisitos
7F244	Plan de gestión del tiempo
7F245	Plan de gestión de los costos
7F248	Matriz de roles y responsabilidades
7F250	Plan de gestión de los riesgos
7F251	Matriz de riesgos
7F252	Plan de gestión de adquisiciones
7F253	Plan de gestión de multas
7F256	Lista de chequeo para remisión de TER's V02

El ingeniero Blanco Mazariegos se refiere a los resultados de la parte técnica y explica que se evidenció incumplimientos con la maquinaria en sitio con relación a lo estipulado en el cartel de licitación. También comenta que al momento de la visita se estaban ejecutando actividades que, según el cronograma contractual, ya debían estar terminadas para ese momento.

Otro tema que se presentó fue que al hacer el recorrido se observaron una serie de fisuras sistemáticas en los canales de desfogue de agua pluvial en el sector sureste, en la superficie de rodamiento se observó el afloro de agua en la carpeta de asfalto, lo que es algo inusual. También comenta que se hizo un análisis ambiental del proyecto y este estaba en cumplimiento.

El señor Gonzalo Coto Fernández indica que, entiende que el informe tiene un enfoque administrativo dirigido a la Administración para la atención de los hallazgos percibidos en el análisis; pero otro enfoque se relaciona

propiamente con el desarrollo de la obra por algunas de las observaciones que se hacen, por lo que considera que fueron atendidas y que no estarían comprometiendo la calidad y la eficiencia de la obra. Consulta si es correcta su apreciación.

El señor Óscar Serrano Madrigal comenta que cuando se hizo la visita final al sitio el personal de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica ya había tomado acciones al respecto, para corregir los hallazgos identificados por el auditor en su visita.

El señor José Blanco Mazariegos confirma que en la visita técnica fue donde se identificaron los hallazgos, se entrevistó a los profesionales a cargo para hacer las consultas e indagaciones de cada caso. Indica que una de los aspectos técnico-administrativos que observaron fue el incumplimiento contractual con respecto al cronograma, por lo que posteriormente se remitió una nota a la Auditoria Interna en la que indicaban que la empresa contratista empezó a correr para ponerse al día con los tiempos. También, comenta que el ingeniero a cargo le indicó verbalmente que ya él estaba en negociaciones con la empresa para obtener criterios técnicos de especialistas en concretos, con la finalidad de reparar las grietas.

El señor William Rodríguez López menciona que, por el informe presentado, en el que se manifiesta que se han presentado errores en la documentación que implican salto de folios, etc, hace un tiempo a eso no se le daría gran importancia, pero a raíz de lo que ha pasado en los últimos meses probablemente se deba prestar mayor atención a ese tipo de cosas, por lo que consulta qué se hace para subsanar esas falencias en la documentación.

El señor Álvaro Vargas Segura indica que se tuvo una reunión con la Auditoría Interna en donde se explicaron algunos temas para mejorar. Considera que el Departamento de Ingeniería ha mejorado en los procedimientos de contratación, llevar controles y llevar registros, efectivamente hay detalles que todavía se deben mejorar y comenta que se están atendiendo estas recomendaciones.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio No.AI-335-2021, de la Auditoría Interna:

1. Aprobar el informe y ordenar la implementación de las recomendaciones incluidas en el mismo.

Al ser las 17:49 se retiran de la sesión los señores Luis Camacho Calvo y José Manuel Blanco Mazariegos.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio No.AI-341-2021, del 26 de octubre del 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe No.AI-12-2021 denominado "AUTOEVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA AUDITORÍA INTERNA PERÍODO 2021", en cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Ley General de Control Interno No. 8292.

La señora Maribel Muñoz indica que la presentación se enfoca en la autoevaluación del Sistema de Control Interno de la Auditoría Interna, correspondiente al periodo 2021. Este informe es obligatorio para que la Administración pueda concretar la evaluación del Sistema de Control Interno Institucional; sin embargo, la

Auditoria lo hace por aparte porque esta dependencia es la que realiza posteriormente la evaluación del Sistema de Control Interno Institucional.

Comenta que la obligatoriedad de mantener un Sistema de Control interno nace de la Ley de Control Interno a nivel nacional y el objetivo del estudio es evaluar este sistema para determinar si se mantiene, si se fortalece y si se perfecciona el funcionamiento de este sistema, basado en la normativa de control interno emitida por la CGR y la Ley General de Control Interno.

Indica que el resultado obtenido es que la Auditoría Interna cumple con su labor manteniendo un Sistema de Control Interno de conformidad con los criterios de evaluación, obteniendo una calificación excelente con una puntuación de 99 en un rango de 1 a 100.

La evaluación del Sistema de control Interno se hace partiendo de los componentes básicos del sistema (ambiente de control, valoración de riesgo, actividades de control, sistemas de información y seguimiento del sistema de control interno) e indica que bajo la misma herramienta de evaluación es que realizan las evaluaciones a las diferentes unidades institucionales al aplicar alguna auditoria específica.

El señor Óscar Serrano dice que aunado a lo anterior todo este proceso se desarrolla dentro del sistema de gestión de la calidad ISO90002015.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio No.AI-341-2021, referente al informe No.AI-12-2021 denominado "AUTOEVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA AUDITORÍA INTERNA PERÍODO 2021".

Al ser las 17:58 se retira de la sesión la señora Maribel Muñoz Arrieta.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio No.AI-339-2021, del 25 de octubre del 2021, suscrito por el señor Óscar Serrano Madrigal, auditor general, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico la solicitud para la participación de los funcionarios Óscar Serrano Madrigal, Maribel Muñoz Arrieta, Ana Gisselle Delgado Alpízar y Tanya Murrell Blanco, de la Auditoría Interna, en el curso virtual de "Jurisprudencia en Contratación Administrativa 2021", el cual será impartido por la empresa Arisol en el mes de noviembre del presente año.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio No.AI-339-2021, de la Auditoría Interna:

Autorizar la participación de los funcionarios Óscar Serrano Madrigal, Maribel Muñoz Arrieta, Ana Gisselle Delgado Alpízar y Tanya Murrell Blanco, de la Auditoría Interna, en el curso virtual de "Jurisprudencia en Contratación Administrativa 2021".

El costo por persona será de ¢99.960 (noventa y nueve mil novecientos sesenta colones con 00/100), impuesto al valor agregado incluido, el cuál será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que nos rigen. ACUERDO FIRME.

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 18:08 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador.

Al ser las 18:10 ingresan a la sesión los señores Rafael Sánchez y Carlos Granados; así como la señora Angélica Solano, representantes de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).

ARTÍCULO SEXTO

El señor Fernando Soto Campos realiza una presentación ejecutiva sobre la situación que actualmente presenta el Contrato de Gestión Interesada y los efectos que eso pueda tener dentro del sector turismo y para los operadores aéreos en posibles incrementos de los costos de operación.

Explica que en el 2019 se inició un proceso de ajuste tarifario que significaba trasladar a tarifas inversiones cercanas a los $54,000,000.00 USD (cincuenta y cuatro millones de dólares con 00/100), compuestos de $27,000,000.00 USD (veintisiete millones de dólares con 00/100) correspondientes al lado aéreo por las obras al sur del aeropuerto, las que si se trasladaban a tarifas significaba un 314% de incremento en los costos de operación de una aeronave A320, que es la que se toma como referencia. Cuando ese ajuste tarifario se presentó hubo preocupación, sobre todo por los operadores aéreos, por lo que se elevó la situación al CETAC, por lo que en ese momento se solicitó al Gestor suspender la presentación de la petitoria tarifaria y se ordenó buscar alternativas de solución o mitigación que trataran de controlar el incremento de esos costos.

Dentro de esas alternativas estaba la posibilidad que la Administración hiciera frente al pago directo de algunas de esas obras, por lo que se recomendó reconocer la expansión de la calle la Candela, para bajar un poco los costos de operación y en ese momento surgió la posibilidad de ampliar el CGI.

La propuesta planteada fue ampliar el contrato aproximadamente por 10 años, de tal forma que el Gestor pudiera asumir las inversiones que se iban a requerir para que el aeropuerto pudiera funcionar hasta el 2040 y se comprometiera a mantener las tarifas estables durante la ampliación del plazo de Contrato de Gestión Interesada. Esto llevó al CETAC a tomar un acuerdo en donde se instruyó al Gestor a presentar una propuesta de ampliación del CGI e igualmente se instruyó al OFGI para que iniciara un acercamiento con la Contraloría General de la República (CGR) para iniciar un proceso de modificación del artículo 9 del reglamento de gestión interesada, porque a ese momento cualquier alternativa de ampliación del plazo al contrato era totalmente inviable, porque el reglamento no permitía ampliar el contrato más allá de los 25 años.

En el 2020 se presentan los efectos del COVID-19 y el cierre de fronteras, lo que tuvo un impacto severo en la caída de ingresos que rondaron en un 70% de disminución en la demanda al finalizar el año y por ende esta situación activó cláusulas contractuales, como lo es la de fuerza mayor que le permite al Gestor, con base en la cláusula 18 del CGI, reclamar el desequilibrio en el contrato por los ingresos dejados de percibir por efecto de la caída en la demanda.

Comenta que la modificación del reglamento se inició con reuniones con la CGR para exponerles el tema y sobre todo para iniciar el proceso de modificación al reglamento, lo que concluyó en que el 8 de enero del 2021 la CGR avalará la modificación al artículo 9 del Reglamento de Gestión Interesada, que permitirá ampliar el

contrato más allá de 25 años, equiparando el plazo con la Ley de Concesiones, es decir, a 50 años. Esta modificación de decreto se logró publicar el 20 de mayo del 2021.

En setiembre del 2020 el Gestor presentó una propuesta sin tener todavía la viabilidad jurídica que se necesitaba para efectos de poder pensar en una alternativa de ampliación, sin embargo, este prácticamente presentó la propuesta en concordancia con lo que el CETAC le había solicitado. Dicha propuesta involucraba un monto de desequilibrio de $164,000,000.00 USD (ciento sesenta y cuatro millones de dólares), con una ampliación de plazo de 15 años y una inversión de $220,000,000.00 USD (doscientos veinte millones de dólares), y con el compromiso de mantener las tarifas del lado aéreo solamente ajustándolas por inflación cada 4 años.

Posteriormente se tomó una decisión por parte del CETAC, el cual resolvió pagar de forma directa al Gestor parte de las obras realizadas y con eso se eliminó la posibilidad de tener que incrementar tarifas del lado aéreo por estas inversiones. Con respecto a las obras no aeronáuticas se pagaron las que estaban orientadas básicamente al tema de la terminal doméstica a la calle que da acceso a esa terminal y al edificio de mantenimiento, con lo cual también se le quitaba un poco de presión al tema de las tarifas del lado no aeronáutico.

En el año 2021 se comenzó a visualizar que la proyección de pasajeros se quedó un poco rezagada y más bien los datos reales reflejaban una mejor recuperación de lo que se había previsto originalmente. Por otro lado, la propuesta que el Gestor había presentado en setiembre ya no se ajustaba a las condiciones y decisiones que había tomado la Administración y tampoco se contaba con una actualización del Plan Maestro, que es totalmente necesario para la toma de decisiones, principalmente de cuáles son las obras que deberían ejecutarse para que el aeropuerto pueda continuar atendiendo la demanda futura. A raíz de esa situación se solicitó al gestor presentar nuevamente una propuesta totalmente ajustada a la realidad de las nuevas condiciones de la demanda, considerando el pago directo que ya el CETAC había realizado.

El gestor presentó, en junio del 2021, una propuesta ajustada donde ya el desequilibrio no era de $164,000,000.00 USD (ciento sesenta y cuatro millones de dólares), sino de $142,000,000.00 USD (ciento cuarenta y dos millones de dólares), manteniendo un plazo de 15 años y aumentando el monto de la inversión a $232,000,000.00 USD (doscientos treinta y dos millones de dólares). En el caso de las tarifas, en la propuesta inicial manifestaba mantener tarifas por debajo de los $400.00 USD (cuatrocientos dólares) y en esta última propuesta manifiesta que mantendría tarifas por debajo de los $500.00 (quinientos dólares). En términos generales, las propuestas buscan mantener, a lo largo de la ampliación del contrato, tarifas estables y sobre todo competitivas para efectos de tranquilidad de los operadores.

Además, explica que se le hicieron una serie de requerimientos al Gestor para comprender parte de los cálculos y del cumplimiento con los acreedores, que es un punto importante que se tiene que resolver, lo que ha llevado a una serie de reuniones para discutir las diferentes alternativas de solución que se puedan valorar.

Menciona que las alternativas que se han analizado son las siguientes:

- Ampliación del plazo del contrato por15 años en donde el Gestor se comprometía en inversiones por $265.000.000.00 USD (doscientos sesenta y cinco millones de dólares).

- Ampliar el plazo por 7 años, incluyendo únicamente el traslado de Coopesa por $45.000.000.00 USD (cuarenta y cinco millones de dólares).
- Ampliarlo a 11 años cediendo el CETAC la suma de $2.94 USD (dos dólares con 94/100) del impuesto de salida, con una inversión por un monto estimado de $192.000.000.00. (suma en letras)
- Ampliación por 5 años, en virtud de una interpretación que se hace con relación al artículo 208 de la Ley de Contratación Admirativa, que es la permite un incremento de hasta un 50% del plazo original.
- Ampliación de 10 años, en estos momentos pareciera ser la que tiene mayor acogida por temas jurídicos, porque se considera que es la vía más rápida y viable con la CGR.

El señor Rafael Sánchez agradece la presentación, ya que su preocupación es velar por los operadores desde el punto de vista de la estabilidad tarifaria, e indica que también son conscientes del gran esfuerzo que la DGAC y el CETAC hicieron para pagar esas obras que evitó que ese dinero afectara las tarifas.

El señor Carlos Granados se refiere a las alternativas presentadas y menciona la opción 5, que es la ampliación por 10 años y con una inversión de $130,000,000.00 USD (ciento treinta millones de dólares), pero no incluiría el ceder los $2.94 USD del impuesto de salida. Consulta si lo entendió correctamente.

El señor Soto Campos indica que se están analizando otro tipo de opciones, ya que la inversión queda muy limitada.

El señor Rafael Sánchez indica que más salas de abordaje son necesarias para la buena operación en el futuro del aeropuerto Juan Santamaría.

El señor William Rodríguez López manifiesta que definitivamente se debe tomar una decisión y que se tiene poco tiempo para eso, pero desafortunadamente los tiempos en la administración pública no son iguales que en la administración privada y en ese sentido se debe considerar, además, que estamos inmersos en una situación problemática de presupuesto, en medio de una campaña política que incide sobre la decisión que se tome, pero tiene una incidencia mayor el Plan Maestro que se vaya a aprobar. Con este entorno tan complicado hay dos aspectos claros: 1- que todos están convencidos de que la mejor solución es renegociar el contrato con Aeris, donde la ampliación del plazo es uno de los temas más importantes, y 2- que las cosas deben avanzar con más celeridad.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibida la información brindada por el señor Fernando Soto Campos.

Al ser las 18:56 se retiran de la sesión los señores Rafael Sánchez y Carlos Granados; así como la señora Angélica Solano.

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce el avance referente a la negociación con Aeris sobre el Contrato de Gestión Interesada, presentado por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, según se acordó en el artículo décimo quinto de la sesión 64-2021, del 23 de agosto del 2021.

El señor Fernando Soto Campos comenta que los dos temas en los que se están enfocando son la revisión de la cuantificación del desequilibrio y la definición de obras. Comenta que ha presionado a la Sra. Jamieson con el monto del desequilibrio para presentar la propuesta ante el Consejo, pero ella indica que le gustaría conversar con el señor Claudio Donato antes de presentar su estimación. Indica que su opinión las respuestas que le ha dado Aeris no tienen sustento contractual en algunos casos y que, en otros, no reflejan la realidad del caso.

También dice que según los cálculos que ha realizado y con base a los términos contractuales pactados, el monto del desequilibrio calculado utilizando la fórmula 2 llega aproximadamente a $107,000,000.00 USD (ciento siete millones de dólares), en vez de los $142,800,000.00 USD (ciento cuarenta y dos millones ochocientos mil dólares) alegados por el Gestor inicialmente. El señor Soto Campos comenta que esto es un dato extraoficial y no es definitivo.

El señor Soto Campos indica que el gestor contrató a KPMG para que validara sus cálculos y resulta que aparentemente el monto es inferior a esos $142,800,000.00 USD (ciento cuarenta y dos millones ochocientos mil dólares), dando un importe cercano a los $130,000,000.00 USD (ciento treinta millones de dólares). Por otro lado, se le había comentado a la señora Jamieson que las medidas de mitigación que el CETAC había aprobado casi en todos esos acuerdos se le había solicitado al Gestor que manifestara abiertamente que esas diferencias dejadas de percibir por las medidas de mitigación no se incluían en el cálculo del desequilibrio, a excepción del primer acuerdo que no lo dice de esta manera, pero responde a una solicitud del Gestor.

Por lo tanto, esas diferencias dejadas de percibir por Gestor no las podía considerar en el desequilibrio, sin embargo, dentro de los modelos financieros presentados pre- covid y post- covid no era fácilmente revisable, incluso la señora Jamieson estuvo revisando y analizando esos cálculos y al final se le realizó una consulta al Gestor, para que nos aclararan como habían registrado ellos esos datos y el Gestor indicó que el impacto corresponde a $2,800,000.00 USD (dos millones ochocientos mil dólares) que se deberían rebajar del importe alegado inicialmente. Adicionalmente, se detectó que sólo estaban contempladas las medidas aplicadas en la parte comercial, siendo lo correcto que también se consideraran las medidas de mitigación de tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas.

Con respecto a las inversiones, comenta que la ampliación de 10 años permitiría inversiones por $130,000,000.00 USD (ciento treinta millones de dólares), según el siguiente detalle:

ACTA No. 84-2021

10 AÑOS		PROPUESTA DE AMPLIACIÓN CGI
PROYECTOS	COSTO $	$ 130,000,000.00
INFILL	34,000,000.00	34,000,000.00
MEJORAS AL CTRM	10,176,000.00	10,176,000.00
EQUIPAMIENTO BIMETRICO	4,682,000.00	4,682,000.00
RECARPETEO DE LA PISTA PRINCIPAL	16,500,000.00	16,500,000.00
RENOVACIÓN DE PAVIMENTO CALLE DE RODAJE	5,500,000.00	5,500,000.00
PAVIMENTACIÓN PLATAFORMA PRINCIPA	3,200,000.00	3,200,000.00
PAVIMENTACIÓN PLATAFORMA REMOTA	800,000.00	800,000.00
REHABILITACIÓN DE PUENTES	5,000,000.00	5,000,000.00
SISTEMA BOMBEO RAMPA REMOTA	728,000.00	728,000.00
ACTUALIZACIÓN Y REEMPLAZO DE UNIDADES DE RAYOS X Y OTROS	3,600,000.00	3,600,000.00
REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE MANEJO DE EQUIPAJE	3,500,000.00	3,500,000.00
Mejoras a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	350,000.00	350,000.00
Actualización y Reemplazo de Equipo Electrico Principal y de Respaldo de la Terminal Internacional	2,200,000.00	2,200,000.00
Actualización del Sistema de Audio	200,000.00	200,000.00
Actualizar y Reemplazar Unidades de Aire Acondicionado en Edificio Procesador y Salas de Espera de la Terminal Internacional	2,500,000.00	2,500,000.00
Detectores de Trazas para Policia Aeroportuaria (Fase 1)	350,000.00	350,000.00
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
COOPESA	49,000,000.00	
EXTENSIÓN DE LA TERMINAL HACIA EL OESTE	71,695,000.00	
	$ 285,319,488.00	$ 118,286,000.00
		11,714,000.00

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo explicado por el señor Fernando Soto Campos.

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0700-2021, del 26 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, en el que remite para el estudio y la resolución de los directores del Consejo Técnico el informe relacionado con los términos de referencia para la contratación de un asesor experto en Derecho Público y Administrativo, con experiencia en contratos de participación público privada, para que preste los servicios de consultoría externa al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada (OFGI), en temas específicos relacionados con el Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y que requieran criterio especializado, análisis o interpretación de experto, haciendo uso de horas consultor cada vez que el OFGI así lo requiera y dentro del marco del "Arancel de honorarios por servicios profesionales de abogacía y notariado".

El señor Fernando Soto Campos dice que el señor Luis Fallas Acosta era una pieza fundamental para el OFGI y al no estar laborando, ni tener un suplente, se dificultan las labores que él desempeñaba. Externa que sería un alivio poder contar con un asesor para atender los casos en que se requieran criterios y análisis de profundidad.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0700-2021, del Órgano Fiscalizador:

1. Autorizar al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada para que, de conformidad con el procedimiento de contratación de consultores por medio del Fondo de Fiscalización, proceda a gestionar ante el fideicomiso del Banco de Costa Rica la contratación denominada "CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE CONSULTORÍA EXTERNA ESPECIALIZADA EN EL ÁMBITO JURÍDICO LEGAL (Consumo según demanda) PARA EL ÓRGANO FISCALIZADOR DE LA GESTIÓN INTERESADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA.

2. El plazo de la contratación es por un (01) año, prorrogable hasta por un máximo de tres veces para un total de cuatro años.

3. Instruir al Banco de Costa Rica, en su carácter de fiduciario, para que proceda con el trámite respectivo, de conformidad con el procedimiento de contrataciones por medio del fondo de fiscalización, para la contratación de servicios de consultoría externa especializada en el ámbito jurídico (consumo según demanda) para el Órgano Fiscalizador de la gestión interesada del aeropuerto internacional Juan Santamaría. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO NOVENO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0701-2021, del 26 de octubre del 2021, suscrito por el señor Fernando Soto Campos, inspector general del Órgano Fiscalizador, que se refiere al informe relacionado con la contratación de una firma de contadores públicos autorizados para realizar una revisión y análisis más detallado sobre algunas actividades específicas ejecutadas por el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en el área financiera, en relación con el Contrato de Gestión Interesada, para los periodos del 2017, 2018, 2019 y 2020.

El señor Fernando Soto Campos comenta que en el aspecto financiero lo que se busca es que se revise la actividad ejecutada por el Órgano Fiscalizador, pero que esos temas sean a manera de auditor mediante contadores públicos autorizados, para verificar las liquidaciones del IVA que realiza el Gestor, porque si bien es cierto ellos las revisan actualmente considera importante que se revisen detalladamente para tener certeza de que se realizan de forma correcta. También que se efectúen un análisis profundo de los estados financieros para determinar los efectos de las pérdidas acumuladas y en función de la situación actual.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0701-2021, del Órgano Fiscalizador:

1. Autorizar al Órgano Fiscalizador para la contratación de una firma de contadores públicos autorizados para el área financiera del Órgano Fiscalizador.

2. El costo de dicha contratación será con cargo al Fondo de Fiscalización del Contrato de Gestión Interesada, que administra el Fideicomiso del Banco de Costa Rica.

3. Girar instrucciones al Banco Fiduciario para que proceda con el trámite respectivo, de conformidad con el procedimiento de contracciones por medio del Fondo de Fiscalización, para la contratación de una firma de contadores públicos autorizados para al área financiera del Órgano Fiscalizador". ACUERDO FIRME.

Al ser las 19:34 se retira de la sesión el señor Fernando Soto Campos.

V.- ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2019-2021, del 29 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio No. DGAC-AJ-OF-1393-2021, del 29 de octubre del 2021, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de la solicitud de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación, referente a la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América. (MCO-LIR-MCO), efectivo a partir del 07 de noviembre del 2021.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas comenta que este caso se pasó hasta este momento porque la empresa estaba morosa con la CCSS, se puso al día el 29 de octubre del 2021 y ese mismo día se pasó para conocimiento del CETAC. Indica que la empresa está solicitando una ampliación a su certificado de explotación, está en la etapa de elevación a audiencia pública y permiso provisional.

La Unidad de Asesoría Jurídica solicitó los criterios técnicos de las dependencias correspondientes, las cuales se manifestaron positivamente, por lo que esta unidad procedió a realizar el análisis legal con respecto a las competencias del gestionante para este tipo de tramites, que la empresa estuviera debidamente constituida, que cumpla con el ordenamiento jurídico en cuanto a sus responsabilidades materiales y formales con el Ministerio de Hacienda y hasta el 29 de octubre logró ponerse al día con al CCSS.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios No. DGAC-DG-OF-2019-2021, de la Dirección General y No. DGAC-AJ-OF-1393-2021, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1. Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios bajo la modalidad de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos de América- Liberia, Guanacaste, Costa Rica- Orlando, Florida, Estados Unidos de América (MCO-LIR-MCO).

2. En tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la ampliación al certificado de explotación, conceder a la compañía Frontier Airlines Inc. un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir del 7 de noviembre de 2021, con el fin de que pueda operar la ruta referida. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-168-2021, del 25 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Frontier Airlines Inc. el itinerario que se detalla:

Aeropuertos Internacional Daniel Oduber

N° Vuelo	Frec.	Vigencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
F9 0029	7	07/11/2021	13:39		MCO-LIR	A320 A320neo A321
F9 0028				14:44	LIR-MCO	
F9 0029	4	11/11/2021	13:39		MCO-LIR	
F9 0028				14:54	LIR-MCO	
F9 0029	4,7	Del 14/11/2021 Al 28/11/2021	13:39		MCO-LIR	
F9 0028				14:44	LIR-MCO	
F9 0029	4,7	Del 02/12/2021 y hasta nuevo aviso	13:46		MCO-LIR	
F9 0028				14:51	LIR-MCO	

Notas: **1)** Solicitar a la compañía apegarse en sus operaciones a los itinerarios autorizados por el CETAC (Art. 175 LGAC). De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones de Coriport en rampa, a los teléfonos 2668-0065 y 2666-9600. **2)** Acatar todas las medidas y protocolos que han tomado las autoridades nacionales con el fin de evitar la propagación del COVID-19, de acuerdo con el decreto N°42690-MGP-S "*Medidas Migratorias Temporales en El Proceso de Reapertura de Fronteras en el Marco del Estado de Emergencia Nacional Sanitaria por El Covid-19*". En ese sentido, se le debe recordar a los pasajeros que arriben a Costa Rica que deben completar previamente el formulario disponible en el enlace https://salud.go.cr/ **3)** Los itinerarios aprobados podrán ser sujeto de variaciones, de acuerdo con necesidades operativas debidamente documentadas por la administración del aeropuerto.

4. De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-168-2021, del 25 de octubre de 2021, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Frontier Airlines Inc. el registro de las tarifas que aplicará en los servicios regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, para la nueva ruta solicitada:

Código de Aerolínea	Código de Tarifa	Origen	Destino	Una vía (1) o viaje	Moneda	Monto	Días de antelación para compra	Días de la semana en que procede	Reembolsable
F9	T14PMN5	LIR	MCO	1	USD	49.82	14	7123456	NO
F9	S14PMN5	LIR	MCO	1	USD	59.82	14	7123456	NO
F9	D07PMN5	LIR	MCO	1	USD	79.82	7	7123456	NO
F9	E03PMN5	LIR	MCO	1	USD	99.82	3	7123456	NO
F9	Y00PMN5	LIR	MCO	1	USD	149.82	0	7123456	NO
F9	H00FMN5	LIR	MCO	1	USD	199.82	0	7123456	NO
F9	B00FMN5	LIR	MCO	1	USD	249.82	0	7123456	NO
F9	H00FMN5	LIR	MCO	1	USD	299.82	0	7123456	NO
F9	Y00FMN5	LIR	MCO	1	USD	309.82	0	7123456	NO
F9	B00FMN5	LIR	MCO	1	USD	349.82	0	7123456	NO
F9	Y00FMN5	LIR	MCO	1	USD	409.82	0	7123456	NO
F9	T14PMN5	MCO	LIR	1	USD	49.82	14	7123456	NO
F9	S14PMN5	MCO	LIR	1	USD	59.82	14	7123456	NO
F9	D07PMN5	MCO	LIR	1	USD	79.82	7	7123456	NO
F9	E03PMN5	MCO	LIR	1	USD	99.82	3	7123456	NO
F9	Y00PMN5	MCO	LIR	1	USD	149.82	0	7123456	NO
F9	H00FMN5	MCO	LIR	1	USD	199.82	0	7123456	NO
F9	B00FMN5	MCO	LIR	1	USD	249.82	0	7123456	NO
F9	H00FMN5	MCO	LIR	1	USD	299.82	0	7123456	NO
F9	Y00FMN5	MCO	LIR	1	USD	309.82	0	7123456	NO
F9	B00FMN5	MCO	LIR	1	USD	349.82	0	7123456	NO
F9	Y00FMN5	MCO	LIR	1	USD	409.82	0	7123456	NO

Condiciones

*01.**Clase de Servicio**: estas tarifas se aplican para económica / económica premium clase de servicio tipos de transporte las tarifas regidas por esta regla se pueden utilizar para crear viajes sencillos / viajes redondos / multiciudad / viajes de circuito abierto.*

limitaciones de capacidad: el transportista limitará el número de pasajeros en cualquier vuelo con tarifas regidas por esta regla y dichas tarifas no estarán necesariamente disponibles en todos los vuelos. El número de asientos que el transportista ponga en disponibilidad en un vuelo determinado será determinado a juicio del transportista. elegibilidad no se aplican requisitos de elegibilidad.

*02. **Día / hora**: no se aplican restricciones de viaje por día u hora.*

*03. **Estacionalidad:** no se aplican restricciones de viaje en virtud de la temporada.*

*04. **Aplicación de vuelos** el componente de tarifa no debe estar en uno o más de los siguientes vuelos f9 de 6000 hasta 6999 en vuelos directos*

*05. **Reservaciones anticipadas** / emisión de tiquetes** se requieren reservas confirmadas para todos los sectores. listas de espera no permitidas. la emisión de los tiquetes debe ser completada dentro de las 4 horas después de hecha la reserva.*

*06. **Estadía mínima** no aplican requisitos de estadía mínima.*

*07. **Estadía máxima** el viaje desde la llegada al destino de la tarifa debe comenzar al menos 330 días después de la salida del origen de la tarifa.*

*08. **Escalas** no se permiten escalas en puntos intermedios.*

*09. **Traslados** se permiten traslados ilimitados.*

*10. **Combinaciones** viajes dobles de circuito abierto no permitidos. de extremo a extremo combinaciones de viaje de extremo a extremo son permitidas. validar todos los componentes de la tarifa. viajes laterales permitidos sin restricciones. el viaje debe ser a través del punto de combinación. viajes de circuito*

abierto/viajes redondos/viajes multiciudad las tarifas pueden combinarse sobre la base de medio viaje redondo con cualquier tarifa para cualquier transportista en cualquier regla y tarifa. - para formar viajes de circuito abiertos. - para formar viajes redondos con tarifas f9. - para formar viajes multiciudad con tarifas f9.

11. ***Fechas limitadas*** *no se aplican fechas limitadas.*

12. ***Recargos*** *si es bebé sin asiento, pasajero menor de 2 años. no hay misceláneos/otros recargos por componente de tarifa por cualquier página 4 de 7 pasajero. misceláneos/otros recargos de usd 23.00 por cupón se agregarán a la tarifa aplicable por cualquier pasajero. y misceláneos / otros recargos de usd 5.00 por componente de tarifa se añadirán a la tarifa aplicable por cualquier pasajero. y misceláneos / otros recargos de usd 1.59 por cupón se añadirán a la tarifa aplicable por cualquier pasajero.*

13. ***Viajes acompañados*** *no se requieren viajes acompañados.*

14. ***Restricciones de viaje*** *viajar con este componente de tarifa en cada viaje debe comenzar a la medianoche del 22 de agosto.*

15. ***Restricciones de venta*** *los boletos pueden ser emitidos mediante prepago. la compra por prepago es una compra de tiquete aéreo.*

Todos los tiquetes se emitirán como tiquetes electrónicos. los tiquetes de papel no están permitidos.

16. ***Penalidades*** *cancelaciones el boleto no es reembolsable. nota – el texto a continuación no está validado para autoprecio. renunciado por muerte de pasajero. nota – si el tiquete está siendo aplicado a la compra de un boleto nuevo, la cantidad original no reembolsable permanecerá no reembolsable en el nuevo boleto y cualquier reexpedición futura.*

los clientes que adquieran un boleto de compra instantánea para viajar en Frontier a través de los canales f9 pueden cancelar su tiquete de reserva/reembolso sin penalidad dentro de las 24 horas de compra. Excepción de la política de cancelación estándard/tarifas se aplican a los billetes comprados para viajar dentro de los 7 días de la salida. cambios el boleto no es reembolsable.

Cambios la tarifa *de cambio se aplica para la reexpedición / revalidación los billetes total o parcialmente no utilizados pueden ser reservados de nuevo y el viaje comenzado hasta 90 días desde la fecha de cancelación de la página 5 de 7 tiquete. el segmento o segmentos de vuelo deben cancelarse en / o antes de la hora de salida programada del vuelo. si el pasajero no cancela el segmento / segmentos de vuelo con Frontier antes de la hora de salida programada, se perderá el cupón / cupones y cualquier cupón posterior. todo el dinero se perderá y no se reembolsa al pasajero.*

Cambios en billetes *totalmente no utilizados antes de la salida o tiquetes parcialmente utilizadas después de la salida o cambio de salida / regreso -- devolución - los segmentos cambiados a la tarifa actual y garantiza la tarifa de todos los segmentos no cambiados. se paga el precio de los segmentos cambiados a la tarifa actual y se garantiza la tarifa para todos los segmentos no cambiados. los segmentos cambiados deben ser pagados de acuerdo con la disponibilidad y tarifas actuales.*

Cambios de nombre: *se permiten cambios de nombre - cuota de cambio de itinerario si aplica – además se aplica la tarifa de cambio de nombre y la diferencia de tarifa.*

Espera: espera no permitida.

Confirmado el mismo día*: los pasajeros que tengan reservas confirmadas y boletos pueden confirmar un vuelo anterior / posterior el mismo día entre el mismo origen / destino por una tarifa no reembolsable por dirección. el nuevo itinerario sólo puede ser confirmado el día de salida a través de reservas Frontier o de un mostrador / puerta de abordaje Frontier. las solicitudes no pueden hacerse a través de web / quiosco de autoservicio o agencia de viajes.*

17. ***Excepciones de nave*** */ kilometraje no aplican excepciones por nave o kilometraje.*

18. ***Endoso de tiquetes*** *el boleto original debe ser endosado, solo se puede utilizar en Frontier y no es reembolsable. aplican cargos por cambio y penalidades.*

19. ***Descuentos de niños niño*** *no acompañado/pasajero no acompañado de 5-14 sin descuento. o infante/bebé menor de 2 sin asiento sin cargo. deben estar acompañados en todos los vuelos en el mismo compartimiento página 6 de 7 por un adulto pasajero de 15 o mayor. primer bebé mayor de 14 días y menor de 2 años sin asiento - sin cargo o - primer bebé/ pasajero menor de 2 años - sin cargo. pasajero infantil bajo 2 – no cargo. debe estar acompañado en todo vuelo por un pasajero adulto 15 años o mayor. primer bebé mayor de 14 días y menor de 2 años sin asiento - sin cargo pasajero infantil con asiento menores de 2 años - sin descuento. niño no acompañado 2-4 - no aceptado*
20. ***Descuentos para conductores de turismo*** *no hay descuentos para conductores turísticos.*
21. ***Descuentos para agentes*** *no hay descuentos para agentes de venta.*
22. ***Todos los otros descuentos*** *no hay otros descuentos.*
*23.****Disposiciones diversas*** *no se aplican disposiciones.*
25. ***Tarifa por regla*** *no aplica.*
26. ***Grupos*** *no se aplican disposiciones de grupo.*
27. ***Tours*** *no se aplican disposiciones de viaje.*
28. ***Visita otro país*** *no aplican disposiciones de visita otro país.*
29. ***Depósitos*** *no se aplican disposiciones de depósito.*
30. ***Cambios voluntarios*** *no se encontraron datos de cambios voluntarios.*
33. ***Reembolsos voluntarios*** *no se encontraron datos de reembolsos voluntarios.*
35. ***Tarifas negociadas*** *no aplican. construcción internacional no es una tarifa construida ** las reservas anticipadas y la emisión de tiquetes varían dependiendo de la compra anticipada indicada en la tabla de tarifas arriba indica cero o ninguna compra anticipada ejemplo de diferencia 05 reservas anticipadas / emisiones de tiquetes página 7 de 7 se requieren reservas confirmadas para todos los sectores al menos 14 días antes de la salida. lista de espera no permitida. la emisión del tiquete debe completarse dentro de las 4 horas después de hacer las reservas o al menos 14 días antes de la salida, lo que sea antes. todas las demás categorías permanecen iguales*

5. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Frontier Airlines Inc., en las oficinas de Nassar Abogados, en Oficentro Torres del Campo, Torre I, segunda planta, frente al Centro Comercial El Pueblo, Barrio Tournón, San Francisco de Goicoechea; al fax número 2258-3180 o bien a la dirección de correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. ACUERDO FIRME.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

Al ser las 19:40 ingresan a la sesión, de forma virtual, las señoras Vilma López Víquez, Sandra López Artavia, Yamilet Castillo Soto, Vanessa Madriz Sequeira y el señor Carlos Guerrero Torres.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Primero.- La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2012-2021, del 29 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio No. DGAC-UPI-OF-228-2021, del 29 de octubre del 2021, suscrito por la señora Vilma López Víquez, jefa de la Unidad de Planificación Institucional, la señora Flory Ortiz Vargas, jefa de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a los términos

de referencia para la contratación de servicios de consultoría para la fiscalización del proyecto de la nueva terminal de pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Segundo.- La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2013-2021, del 29 de octubre del 2021, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio No. DGAC-AJ-OF-1384-2021, del 29 de octubre del 2021, suscrito por la señora Vilma López Víquez, jefa de la Unidad de Planificación Institucional, la señora Flory Ortiz Vargas, jefa de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe referente a los términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría para la gerencia del proyecto de la nueva terminal de pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

La señora Vilma López Víquez se refiere al y explica que anteriormente se había solicitado que la comisión designada realizara una revisión de los términos de referencia para la contratación del gerente para el AIDOQ, por lo que el equipo de trabajo se encargó de esta gestión. Indica que el documento que se remitió al CETAC tiene la tabla de contenidos del cartel, que si bien es cierto se dirige a un fideicomiso, se están incluyendo lo que son los principios de la Ley de Contratación Administrativa.

Comenta que el objeto de la contratación es contratar un gerente para el proyecto de la concesión de la nueva terminal de pasajeros y obras conexas del AIDOQ, para la fase de ejecución del proyecto, con la finalidad de que brinde apoyo a la Administración concedente de forma conjunta con la Unidad de Control. El plazo de ejecución del contrato será de 1 año, prorrogable en forma automática, si así lo considera la Administración, por dos periodos iguales, tres en total. El CETAC comunicará al adjudicatario su intención de no aplicar la prórroga como mínimo un mes antes del vencimiento del contrato.

También, comenta que en el mismo cartel se dice que para efectos de notificar en caso de algún tipo de inconveniente con la oferta el contacto es el Fideicomiso, debido a que ellos son a los que les llegan las apelaciones.

La documentación que se debe presentar para esta gestión es la siguiente:

- El currículo u hoja de vida, con un resumen que muestre la experiencia profesional indicando el periodo, empresa y cargo que ocupó.
- Descripción de las actividades principales a las que se ha dedicado.
- Indicar los proyectos y montos contratados.
- Fotocopia de títulos emitidos por la universidad respectiva. En caso necesario se solicitará los originales para su confrontación.
- Estar incorporado al colegio profesional correspondiente, para lo cual deberá presentar la certificación emitida por el colegio citado, haciendo constar que el profesional se encuentra inscrito y que se encuentra al día con sus obligaciones, así mismo debe estar habilitado para ejercer la profesión.
- Formularios de comprobación de experiencia para acreditar está en cada uno de los requerimientos de admisibilidad y evaluación.

Además, se está incorporando la metodología de evaluación considerando un 80% en precio y un 20% en experiencia, en este último rubro el oferente deberá indicar la experiencia adicional en contratos complejos (relacionados con alianzas público-

privadas, concesión o gestión), por cada año adicional de experiencia en este tipo de contratos se otorgará 2 puntos porcentuales hasta un máximo de 10. También, el oferente debe indicar la experiencia relacionada con la gestión de aeropuertos.

La señora López Víquez se refiere a continuación a los términos de referencia del fiscalizador para el AIDQO y comenta que para esta contratación los requisitos de admisibilidad que se consideran en el cartel son los siguientes:

- Podrán participar personas físicas o jurídicas que cumplan con los requisitos establecidos en el presente cartel.
- Profesional con grado mínimo de licenciatura en una carrera universitaria atinente al cargo o especialidad del puesto objeto de la contratación.
- Incorporación vigente al colegio profesional respectivo en caso de que así lo exija la legislación vigente.
- Experiencia mínima de 4 años en fiscalización de proyectos, posterior a la incorporación del colegio respectivo.
- Experiencia mínima de 10 años en labores profesionales relacionadas con la clase de puesto, cargo o formación profesional posterior a la incorporación al colegio respectivo, de los cuales dentro de ese plazo deberá contar con una experiencia mínima de 5 años en contratos complejos
- Conocimiento nivel básico de programas de cómputo como Word, Excel, Power Point, Teams, Onedrive y Project.
- Dominio del idioma inglés.
- El oferente debe manifestar expresamente que entiende que el lugar a supervisar y fiscalizar el contrato se encuentra en la terminal de pasajeros del AIDOQ, Liberia, Guanacaste.

El señor Olman Elizondo consulta si en el caso del fiscalizador se indica claramente de qué profesiones debe ser el candidato o si se deja abierto.

La señora López Víquez indica que se dejó abierto este aspecto, ya que puede ser un ingeniero, administrador de empresas, economista, planificador de aeropuertos e inclusive un abogado, siempre y cuando tenga experiencia en fiscalización de contratos. Con respecto al gerente aplica exactamente igual, pero que también haya estado en gerencia de proyectos o que participara como gerente de alguna alianza publico privada, por ejemplo.

La señora Vanessa Madriz Sequeira comenta que el mismo contrato, a nivel de concesión, tiene esa apertura, si se revisa el contrato no establece ninguna especialidad, por lo que es importante que se considere.

El señor William Rodríguez López considera que el perfil del fiscalizador debe ser muy diferente al perfil del gerente, porque el fiscalizador debe poner vigilar tanto el accionar del concesionario como de la administración concedente y desde este punto de vista su perfil de conocimiento y de accionar debe ser diferente. Piensa que el gerente debe ser un negociador, un conciliador, es decir debe tener otras virtudes más acentuadas.

La señora Vilma López admite que el perfil debe ser diferente, pero entran las mismas categorías y en ese aspecto se dejó abierto para los dos, pero lo que marca la diferencia en cada caso es la experiencia, porque en uno se pide que sea una persona que tenga años en fiscalización y en otro en gerencia de proyectos. Sin embargo, comparte la opinión del señor William Rodríguez López en cuanto a que es necesario que el gerente tenga esa virtud de negociación, inclusive comenta que se puede colocar como un plus.

El señor Rodríguez López trae a colación que en algún momento el señor Luis Fallas había sugerido al Consejo sobre la deseabilidad de que el Gerente viva en Liberia y no fuera una persona que estuviera viajando entre San José y Liberia, caso contrario al del fiscalizador que no requiere vivir en el sitio.

La señora Vanessa Madriz Sequeira se refiere a la duda del señor Rodríguez López referente al tema de la experiencia y comenta que ese aspecto y el tema de las funciones va a marcar la diferencia entre uno y otro, y será vital para la Administración cuando se efectúe el análisis de ofertas para poder determinar a las personas idóneas para ocupar los cargos.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indica que efectivamente deben tener características y habilidades diferentes, sin embargo, se considera que el tema de la experiencia y la formación profesional van a marcar precisamente las características que tiene que explotar cada uno dentro de sus funciones. En cuanto al tema de que el gerente viva en Liberia, menciona que este contrato se hace con una connotación de servicios profesionales, precisamente porque lo que no se quiere es que posteriormente se forme una relación obrero patronal y partiendo desde ahí no se podría justificar, con un grado de razonabilidad, el hecho que tenga que vivir en Liberia.

El señor William Rodríguez López indica que tiene conocimiento del sentido de urgencia que representa votar este documento, pero solicita que no se envíen este tipo de documentos con tan poco tiempo para su conocimiento, debido a que su lectura y revisión no se pueden realizar de la manera más apropiada para establecer un criterio sólido para la toma de decisiones.

El señor Daniel Araya Barquero consulta si los salarios que van a devengar estos puestos están estipulados.

La señora López Víquez indica que se le consultó al señor Fernando Soto si ellos tenían algún estudio que mostrar de cuánto podría ser el salario de estos profesionales, y él envió una información al respecto que en su momento se valoró incluirla, no obstante, se decidió dejar que ellos dieran la propuesta para no inducirlos a un cobro excesivo.

El señor Mauricio Rodríguez comenta que este tema se estuvo conversando porque constituye un arma de doble filo al poner límites para que los oferentes se ajusten a un monto y se consideró mejor dejarlo abierto a efectos de ver la reacción.

La señora Sofía García Romero propone que analizando la importancia del tema y que no se tiene quorum suficiente para votar en firme, se tome el acuerdo en la sesión del lunes 8 de noviembre del 2021, de manera que se cuente con la presencia de los demás directores y todos tengan la oportunidad de ver los documentos con detenimiento.

El señor Álvaro Vargas Segura se refiere a las alternativas que había propuesto la señora Sindy Coto, para que se retomen esas alternativas si se considera prudente, ya que la creación de plazas conlleva realizar los trámites ante la autoridad presupuestaria.

La señora Sandra López Madrigal comenta que la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos está coordinado con el Consejo Nacional de Concesiones para que los asesoren en la creación de esos servicios profesionales.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dejar para estudio y agendar nuevamente en la agenda del lunes 8 de noviembre del 2021.

ACTA No. 84-2021

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS CON VEINTIDÓS MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO SEGURA SANCHO

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 84-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 84-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	3 de noviembre 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.- Aprobación del acta de la sesión No. 82-2021

III.- AUDITORÍA INTERNA

1.- Informe AI-08-2021, denominado "Mención de contrataciones de obra del periodo 2017 al 2020 y evaluación integral del proyecto denominado "Mejoramiento del aeródromo La Managua Quepos".

2.- Informe AI-12-2021, referente a la autoevaluación del Sistema de Control Interno.

3.- Solicitud de participación en el curso virtual de "Jurisprudencia en Contratación Administrativa 2021".

IV.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Presentación ejecutiva a la Asociación de Líneas Aéreas por parte del Órgano Fiscalizador, referente al avance de la renegociación del Contrato de Gestión Interesada del AIJS.

2.- Informe relacionado con el avance correspondiente al proceso de negociación con Aeris sobre el Contrato de Gestión Interesada.

3.- Informe relacionado con los términos de referencia para la contratación de un consultor en Derecho para el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada (OFGI).

4.- Informe relacionado con la contratación de una firma de contadores públicos autorizados para el Área Financiera del Órgano Fiscalizador.

V.- ASUNTOS VARIOS

1.- Solicitud de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación para la ampliación del certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

1.- Informe referente a los términos de referencia del fiscalizador general del AIDOQ.

2.- Informe referente a los términos de referencia del gerente del AIDOQ.

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES