ACTA No. 28-2023

Acta número veintiocho correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con treinta y seis minutos del once de mayo del dos mil veintitrés, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: William Rodríguez López, quien preside, Mauricio Campos Carrión, Danielle Jenkins Bolaños, Marcos Castillo Masis y José María Vargas Callejas, directores de este Consejo; así como los señores, Fernando Naranjo Elizondo, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la asesoría jurídica de la DGAC; la señora Cindy Coto Calvo, asesora legal del CETAC y la señorita Sofía Hidalgo Mora, secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del señor Napoleón Murillo García, por motivos de fuerza mayor y la del señor Luis Miranda Muñoz por encontrase en funciones propias a su cargo como subdirector general.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 28-2023, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 28-2023.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 26-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 04 de mayo del 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 26-2023, del 04 de mayo del 2023.

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

Al ser las 17:39 ingresa a la sesión la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i del Contrato de Concesión de la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0073-2023, del 03 mayo del 2023, suscrito por la señora Karla Cascante Ureña, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión de la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el que remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe ejecución del pago sobre el remanente del fondo del FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN DEL CANON DE FISCALIZACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ).

El señor William Rodríguez menciona que, para estar seguros con respecto a este tema, que este monto no incluye ningún gasto, sino hasta setiembre 2022, a razón de esto, la señora Karla Cascante le indica que efectivamente así es, esto para dar cumplimiento al acuerdo en dónde se tomó la decisión de no reintegrar el remanente del fondo de fiscalización, hasta que se pagaran los desembolsos pendientes.

La señora Cindy Coto consulta si dentro de estos montos se incluye lo correspondiente a la Unidad de Fiscalización, a razón de esto, la señora Karla Cascante indica que no, debido a que la Unidad de Fiscalización tenía los desembolsos al día, los únicos pendientes era la Gerencia de Proyecto y el Órgano de Control.

Al ser las 17:44 se retira de la sesión la señora Karla Cascante Ureña.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0073-2023, de la Concesión Nueva Terminal de Pasajeros AIDOQ:

1. Autorizar al fideicomiso del fondo de fiscalización para que reintegre el remanente del período que corresponde a los 3 años, según se detalla en el Contrato de Fiscalización en la cláusula sexta en relación con la utilización del fondo del fideicomiso.

2. Aprobar el reembolso que corresponde a $1.726.295,90, mismo que incluye el ajuste de los desembolsos no registrados de enero a setiembre 2022. **ACUERDO FIRME**

VI.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

Al ser las 17:49 ingresa a la sesión la señora Kattia Pérez Núñez, jefe del Departamento Financiero Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0825-2023, del 04 de mayo del 2023, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-0243-2023, del 03 de mayo del 2023, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros y la señora Kattia Pérez Núñez, jefe Departamento Financiero Administrativo en el que remite la modificación Presupuestaria Decreto H-006, por un monto de ¢101 903 106,00 (Ciento un millón novecientos tres mil ciento seis colones exactos).

Al ser las 17:53 se retira de la sesión la señora Kattia Pérez Núñez.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-825-2023, de la Dirección General y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-0243-2023, de Recursos Financieros:

- Aprobar la modificación Presupuestaria Decreto H-006, por un monto de ¢101 903 106,00 (Ciento un millón novecientos tres mil ciento seis colones exactos). **ACUERDO FIRME**

Al ser las 17:55 se decreta un receso por parte de la Vicepresidencia del Consejo.

Al ser las 18:05 se reanuda la sesión ordinaria 28-2023 y preside la sesión el señor Luis Amador Jiménez, presidente del Consejo.

V. ÓRGANO FISCALIZADOR

Al ser las 18:06 ingresan a la sesión los señores Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i, Aldo Milano, asesor legal externo y la señora Violeta Blanco Echandi, encargada administrativa del Órgano Fiscalizador.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0294-2023, del 11 mayo del 2023 y suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, la recomendación para adoptar una resolución mediante la cual se defina la situación jurídica de la adenda número cuatro y su enmienda al amparo de las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El señor William Rodríguez para tener claro el panorama del informe presentado por el Órgano Fiscalizador, consulta que, bajo el panorama de que se apruebe este asunto el día de hoy, y se realicen los decretos que se mencionan que hay que realizar, cuales serían los próximos pasos.

En virtud de lo anterior, el señor Aldo Milano indica que lo primero sería el refrendo interno, esto haría que empiece a tener eficacia, el segundo es que le empieza a correr un plazo al gestor para gestionar una auditoria del modelo de proyecciones financieras, que se debe poner a tono y esto tiene un procedimiento establecido en la adenda del contrato, esto tiene un plazo de 120 días, a partir de que cobre vigencia. Por otra parte, en relación con el "COVID Recovery Fee", necesita que salga del CETAC el acuerdo, así como el decreto y entre a regir. Posteriormente, sería el pliego tarifario para ajustar tarifas y poder recuperar las obras no amortizadas. Además, de revisar el tema de fiscalización, ya que en la adenda original había un ajuste al ingreso del porcentaje de fiscalización, pero como se hizo un lío con la Contraloría General de la República, en relación a este tema, tomaron la decisión de sacarlo por ahora, y una vez que se logre sacar bien la tarea, se revisa bien la serie de requerimientos que planteó la Contraloría, y se busca para fortalecer la capacidad del Órgano Fiscalizador para cuando corresponda la parte de fiscalización de la Contraloría.

El señor William Rodríguez consulta si bajo un escenario realista, cuando se podría iniciar el cobro del "COVID Recovery Fee", que para el sería el momento dónde realmente comienza a amortizarse lo adeudado al Gestor Interesado, a razón de esto, el señor Aldo Milano indica que el Gestor va a respirar bien si logra que la adenda sea aprobada por el CETAC y la misma sea eficaz. Además, indica que ya están trabajando en el borrador del decreto para presentarlo para aprobación del CETAC y su respectiva publicación y audiencia.

El señor William Rodríguez menciona que es probable que la Contraloría tenga una reacción en relación con este tema, por lo que consulta, que por dónde creen que podría venir esta reacción de la Contraloría. El señor Aldo Milano indica que considera que esta reacción vendrá por medio de una fiscalización, una vez que se

consolide este tema, de hecho, menciona que ya inició con la advertencia que realizó la Contraloría y que fue debidamente atendida la semana anterior.

Al ser las 18:37 se decreta un receso por parte de la presidencia del CETAC y se retiran de la sesión los señores Rodolfo Garbanzo, Aldo Milano y la señora Violeta Blanco.

Al ser las 18:46 se reanuda la sesión ordinaria 28-2023 y se continúa discutiendo el asunto V del Órgano Fiscalizador.

La señora Danielle Jenkins agradece al Órgano Fiscalizador la exposición tan detallada del tema, además menciona que le gustaría traer a la mesa y agregarle a lo expuesto que, lo que es materia de contratación pública, existe una regla que establece la obligación de las partes de mantener el equilibrio financiero del contrato, de manera que no se generen perjuicios económicos para ninguna de las partes contratantes.

El derecho al mantenimiento económico y financiero de los contratos administrativos es un principio constitucional, que ha sido desarrollado por la Sala Constitucional en diferentes resoluciones como el principal componente que existe en cualquier relación contractual que se tenga con el estado, sumándole a esto que también puede existir la mutabilidad del contrato administrativo, que es otro principio rector de este tipo de negocios jurídicos, reclamar en la vía correspondiente las indemnizaciones o modificaciones correspondientes a fin de que no se cause daño o perjuicio a alguna de las partes, sea por un lado los intereses de la colectividad o los intereses del contratista, o sea, se debe velar porque exista una posición de equilibrio.

Ya han sido varios años y distintos actores que han estado ejecutando actos para atender la situación del desequilibrio financiero que enfrenta el Contrato de Gestión Interesada (SJO). A lo largo de este tiempo, la Administración ha ido construyendo informes desde el ámbito legal, técnico y financiero, con el fin de determinar cuál es la ruta a seguir para respetar ese derecho constitucional que rige en el contrato CGI, y cuál es la más conveniente para el país, siempre en respeto de las condiciones contractuales pactadas en dicho contrato.

Lo ideal, hubiera sido contar con los recursos para honrar como Administración Pública, nuestra obligación de reequilibrar el contrato, sin embargo, la Administración Pública, no cuenta con la capacidad financiera para hacer dicha erogación. Ante ello, hemos observado y estudiado diferentes escenarios que permite el contrato para enfrentar el desequilibrio, tales como modificar los porcentajes de distribución o incrementar el costo en las tarifas entre otros, sin embargo, las opciones que se han estudiado, afectarían las operaciones en el SJO, los ingresos de la DGAC y como último punto pero más importante, implicarían una gran afectación al sector turístico costarricense, porque lejos de ser soluciones, serían afectaciones de gravedad para el sector turismo, sector que es una fuente económica primordial para el país, ya que optar por una posición de aumento en tarifas implicaría no ser atractivos como país, ahuyentaríamos a las aerolíneas y afectaríamos sin duda, la economía del país, algo que este Consejo no puede obviar ni permitir.

La decisión que tome este Consejo el día de hoy, no tengo duda que será una decisión responsable, de solución, en apego a lo indicado y pactado en el contrato, y que encuentra su sustento en documentos e insumos técnicos, financieros, de auditoría y legales.

Mi posición el día de hoy, como miembro de este Consejo, y siendo nosotros responsables del buen actuar y ejecución del contrato del CGI, bajo los criterios de razonabilidad, legalidad, proporcionalidad, y velando por la buena fe que debe regir en las relaciones contractuales, así como el amparo de lo establecido en el artículo 4 de la Ley General de Contratación Pública, el prorrogar el plazo del contrato según todo lo expuesto ante este Consejo, desde mi perspectiva es el mecanismo que más conviene al interés público y al país.

El señor Marcos Castillo menciona que de parte de UCCAEP también quisieran justificar el voto en relación a este tema, desde nuestra perspectiva de representantes del sector empresarial, es con gran regocijo que aportamos nuestro voto para la toma del acuerdo que se propone, no sin antes destacar la tarea que ha realizado la Administración y el Órgano Fiscalizador y sus asesores, por cuanto si bien ha tomado tiempo llegar a una definición final del tema del desequilibrio del Aeropuerto Juan Santamaría, no es menos cierto que es conocido por todos la gran maraña legal en que se tornan los procedimientos administrativos y es destacable el esfuerzo incansable que ha realizado la Administración por desenmarañar ese marco regulatorio y así poder brindar seguridad jurídica a un concesionario o Gestor, de que en nuestro país se respetan los procedimientos y el marco jurídico que ampara estos contratos de colaboración Público-Privada.

No menos importante es destacar lo esencial y valioso que de frente al interés público, resulta poder afirmar con la frente en alto que el CETAC y el Gobierno de Costa Rica han honrado sus compromisos de frente a un contrato de colaboración como lo es la Gestión Interesada, pues es también de todos conocido que lo más dañino que puede existir para las escasas posibilidades de desarrollo de infraestructura en los países en vías de desarrollo, sería enviar un mensaje de desaplicación del marco jurídico, o de falta de seriedad de las autoridades en temas tan delicados como lo son los proyectos de colaboración Público-Privada, en donde la sola duda de que un país en verdad respete ese marco jurídico, implicaría muy probablemente una deficiente calificación en términos de calificadoras de riesgos para proyectos en esos países, y con ello se afectaría o se podría condenar las posibilidades de que el país siga recibiendo inversión privada bajo estos esquemas; que en condiciones fiscales tan difíciles, prácticamente constituyen la única vía de desarrollo de infraestructura con que cuenta el país.

Es muy importante resaltar el rol del actual Gestor, más que un Gestor, es un socio estratégico para Costa Rica, no podemos dejar de mencionar su buen servicio público y el reconocimiento que tiene actualmente el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría a nivel internacional. Por otra parte, el voto de UCCAEP en este Órgano Colegiado, se debe basa en el derecho que se reconoce a todo contratista del Estado a que se implemente un reequilibrio contractual y que el accionar de este Consejo se sustenta en el criterio técnico y jurídico brindado por la Administración.

Dicho lo anterior, apoyamos con gusto la propuesta de votación en firme y celebramos que de ahora en adelante se pueda motivar al Gestor a coadyuvar en la búsqueda de mejoras y eficiencias en el principal aeropuerto del país, de tal forma que podamos potenciar el servicio al pasajero y con ello incentivar la llegada de aerolíneas; todo con un efecto multiplicador en la economía nacional en tiempos de verdadera competencia feroz, por llevarse esas escazas nuevas rutas que puedan surgir de cuando en cuando en el mercado aeronáutico internacional.

El señor Luis Amador indica que se une a las motivaciones tan elocuentemente hechas por los directores Danielle Jenkins y Marcos Castillo.

El señor Mauricio Campos señala que como se ha visto a lo largo de diferentes sesiones, en el Contrato de Gestión Interesada (SJO), se han estudiado diferentes escenarios (legales, técnicos y jurídicos) para enfrentar el desequilibrio financiero que enfrenta el Gestor a raíz de la pandemia por COVID-19.

Considerando la realidad económica del país y que la Administración Pública no cuenta con los recursos financieros para reequilibrar el contrato, hay evidencia suficiente que demuestra que se han evaluado diversas opciones para enfrentar esta situación de la mejor manera. En mi opinión como economista, no puedo ignorar la importancia del sector turístico para la economía costarricense. Entendemos que la Administración Pública no cuenta con la capacidad financiera, pero al mismo tiempo, debemos buscar una solución que no afecte negativamente a un sector tan importante para el país, como lo es el sector turístico, y que además no comprometa la reputación de nuestro país en el mercado internacional, en términos de asumir responsabilidades. Por ello, considero que la prórroga del plazo del contrato es una decisión responsable y necesaria para proteger el interés público y los intereses económicos del país.

De igual manera, tenemos la responsabilidad de considerar todos los factores económicos y financieros relevantes para tomar una decisión informada y responsable en este asunto, de manera que, tras considerar todos los aspectos técnicos, financieros y legales expuestos, y velando siempre por el bienestar del país en general, apruebo de manera contundente el proyecto presentado y confío en que su ejecución será un éxito que nos beneficiará a todos.

El señor José María Vargas menciona que agradece las palabras de los directores y apoya sus criterios.

El señor Luis Amador agradece a los directores e indica que se une y toma su misma fundamentación, adicionalmente, el señor William Rodríguez señala que hoy es un día sumamente importante para el CETAC, porque se está brindando una solución a un problema que otras administraciones han esquivado, por lo que considera que es un día para festejar.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0294-2023 del Órgano Fiscalizador; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 060-2023, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.060-2023 que resuelve:

1. Se ratifica, con sustento en los criterios técnicos que constan en el expediente administrativo referidos en esta resolución, que el monto de desequilibrio económico del Contrato equivale a la suma de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos ($109.270.679,76) monto en el cual se ha considerado, únicamente, conforme al artículo XVIII y Apéndice I del CGI, el efecto de la caída de la demanda de pasajeros alegada por el Gestor y originada en razones de fuerza mayor imprevisibles e irresistibles para las partes derivadas de la pandemia por el Covid-19.

2. Se ratifica que la suma pendiente de trasladar a tarifas por obras no amortizadas equivale a $28.525.434.72 USD (veintiocho millones quinientos veinticinco mil cuatrocientos treinta y cuatro dólares con setenta y dos centavos), suma a la cual no corresponde aplicar la fórmula 2 del Apéndice I, en el tanto no forma parte del reclamo de desequilibrio planteado por el Gestor.

3. Con base en los oficios MH-DM-OF-188-2023 de fecha 14 de febrero de 2023 y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-140-2023 del 28 de febrero de 2023 respectivamente, se tiene por establecida la incapacidad presupuestaria del Estado costarricense y de la Dirección General de Aviación Civil de darle contenido presupuestario a un eventual pago directo al Gestor, sea del monto pendiente por obras o bien del referido desequilibrio financiero del contrato.

4. Se excluye la posibilidad de renunciar a los ingresos distribuibles acordados con el Gestor, en el tanto ello imposibilitaría a este Consejo y a la Dirección General de Aviación Civil, atender sus competencias sustantivas, en perjuicio de la continuidad de los servicios a su cargo.

5. Se reconsidera, en lo conducente, los acuerdos del CETAC artículo 4 de la sesión ordinaria 22-2022 de 23 de marzo y artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022 de 27 de setiembre en donde se decidió remitir la adenda a la CGR para su autorización, resolviendo, de mejor acuerdo, prescindir de dicha gestión debido a la declaratoria de incompetencia del órgano contralor.

6. Con sustento en lo establecido por la cláusula 3.3, el artículo XVIII y el Apéndice I del CGI, se declara la viabilidad jurídica de modificar convencionalmente el CGI en los términos oportunamente acordados en el documento contractual suscrito por las partes (Adenda No. Cuatro del CGI y su enmienda número uno).

7. Se declara la conformidad de la prórroga del plazo acordada, con sustento en lo establecido por el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios reformado mediante decreto ejecutivo número 42928-MOPT, prórroga que se motiva, conforme a lo prevenido por el órgano contralor en su oficio 00111 (DCA-0041) en la causal prevista en el inciso a) de la cláusula 18.2 y el Apéndice I, ambos del CGI, la fehaciente comprobación del monto del desequilibrio y en tanto la medida que fuera sugerida por el Gestor, es la que mejor satisface el interés público, garantiza la continuidad del servicio ante la imposibilidad del Estado de hacer un pago directo al Gestor o renunciar a los ingresos distribuibles, en tanto esto último impediría la atención de las competencias atribuidas por el Ordenamiento Jurídico a la Dirección General de Aviación Civil y a este Consejo.

8. Se tiene por cumplidas todas las actuaciones y requisitos exigidos por el artículo XVIII y el Apéndice I del CGI en lo aplicable al caso concreto, para acordar el requilibrio financiero mediante las siguientes medidas:

   i. Extender el plazo de vigencia del CGI hasta por 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento se podrá extender del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036.
   ii. Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto $$1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero saliendo y pasajero entrando, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.
   iii. Atenuar el impacto de la amortización de las inversiones ya realizadas y comprometidas en tarifas en un plazo más largo para efectos de asegurar la competitividad del AIJS y mantener

el equilibrio económico pactado como efecto de la extensión del plazo del CGI, de conformidad con los niveles tarifarios proyectados y contempladas en las "Tarifas Ajustadas para efectos de Equilibrio y Competitividad".

9. Se tiene por atendidas las prevenciones de la DCA en los oficios N°7352 (DCA-1336) del 3 de mayo de 2022 y No. 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre del 2022 (sobre requerimientos de información) conforme al detalle llevado a cabo en el oficio CETAC-OF-2023-0065 y el mérito del respectivo expediente administrativo.

10. Se declara, en cuanto a las advertencias contenidas en el oficio N° 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril 2023 de la CGR lo siguiente:

i. El valor de las obras no amortizadas considerado en el MPF y en esta misma resolución, corresponde al valor definido por este mismo Consejo en la recepción definitiva de cada una de las obras conforme al detalle antes referido.

ii. El costo de dichas obras será transferido a tarifas mediante el correspondiente pliego tarifario que propondrá el Gestor considerando la prórroga del plazo acordada por las partes, con el objeto de asegurar la competitividad de las tarifas del AIJS según lo exige el CGI.

iii. De acuerdo con lo establecido por la cláusula 18.1 y 18.5 del CGI, el saldo pendiente por obras desarrolladas en el AIJS por parte del Gestor, no fue incluido en el reclamo de requilibrio planteado por lo que no corresponde aplicar a dicha suma la fórmula 2 del apéndice I del mismo contrato, en el tanto dichas sumas no fueron consideradas por el Gestor en su reclamo.

iv. El monto que debió reintegrarse por orden judicial por concepto de multas, es una suma que no percibió el Gestor, sino la Corporación Financiera Internacional (IFC) a la cual le giró el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, de manera que no tiene incidencia alguna en el cálculo del desequilibrio financiero del CGI.

v. No debe considerarse en el cálculo del desequilibrio monto alguno adicional al reclamado por el Gestor, conforme a lo establecido por la cláusula 18.1 y 18.5 del CGI y el Apéndice I.

vi. El plazo a considerar para el cálculo del desequilibrio, es el establecido por el Apéndice I, definido como "k+1…n", por lo que no corresponde ampliar a todo el plazo del contrato la estimación del desequilibrio, sino exclusivamente a partir de la fecha en que sobrevino la causal alegada por el Gestor.

vii. Aún y cuando conforme a la Adenda No. 4 corresponde proceder a llevar a cabo una auditoría del Modelo Financiero Caso Base una vez que la adenda cobre eficacia y dentro del plazo convenido, se previno al Gestor que llevara a cabo una auditoría adicional conforme a las prácticas internacionales, la cual fue presentada oportunamente y ratifica la certeza técnica con relación al monto del desequilibrio así como la integridad lógica y aritmética del modelo, verificando la razonabilidad de las proyecciones de supuestos de tráfico, los supuestos de proyección de los ingresos de naturaleza comercial, los cálculos de las deudas activas, las inversiones del Master Plan, su amortización, la actuación de áreas, los porcentajes utilizados para los distintos ingresos reservados, distribuibles, los cálculos de las cuentas de OPEX, los

cálculos de las cuentas de Revenues y el efecto de la nueva vigencia de las tarifas, los cálculos de los fondos de reserva y su traslado a tarifas, los cálculos de tarifas, su integración a los distintos ingresos y el traslado de los ítems a tarifas de acuerdo con lo establecido en el CGI, la correcta aplicación de la tasa de interés para la Deuda Virtual, los cálculos de la cuenta de reserva y su incorporación a los Estados Financieros y la validación de los cálculos del equilibrio, su correcta captación de todos los componentes que lo integran y que se encuentre alineado con lo que establece la adenda 4 y su enmienda 1.

viii. En cuanto al uso de la tasa Libor, no se considera pertinente ningún acuerdo entre las partes debido a su inminente desaparición, debido a que su mención en la cláusula 10.2.2, se refiere a una etapa contractual precluida en la cual el Gestor optó por la alternativa de tasa fija en su financiamiento, por lo que la tasa Libor allí mencionada no resulta de aplicación. En cuanto a la cláusula 18.2, el propio CGI ofrece a las partes la alternativa de considerar como causal de desequilibrio, un aumento de más del 25% en la tasa de bonos del Tesoro de los EEUU a diez años en un periodo de doce meses, alternativa que pasará a ser aplicable al perder vigencia la tasa Libor.

11. Se remite la adenda número cuatro firmada el día 13 de octubre de 2022 y la enmienda número uno, firmada el día 23 de febrero de 2023 de la referida adenda al trámite de refrendo interno a cargo de la Asesoría Legal institucional de la Dirección General de Aviación Civil;

12. Iníciese la elaboración por parte del OFGI del borrador de decreto ejecutivo que creará la tarifa Covid Recovery Fee a razón de $1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero saliendo y pasajero entrando.

13. Una vez obtenido el refrendo interno, ordénese por medio del OFGI al Gestor que inicie el procedimiento convenido en el artículo VI de la adenda número cuatro y su enmienda número uno para la auditoría definitiva del modelo de proyecciones financieras del caso base. Asimismo, de acuerdo con el Apéndice H, apartado 4.1 deberá iniciar los procedimientos aplicables para la preparación del pliego tarifario requerido para la amortización de las obras pendientes de pago en términos tales que asegure la competitividad de las tarifas del AIJS.

14. Se instruye al OFGI para que ponga en conocimiento del CETAC en el plazo de treinta días naturales, contados a partir de la eficacia de la adenda número cuatro y su enmienda, las medidas que es preciso adoptar para que sean estrictamente atendidas las recomendaciones de la señora MBA Jill Jamieson incluidas en su criterio de fecha 14 de marzo de 2022, apartado 2 "Fiscalización Contractual".

15. Acuerdo firme y definitivo.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO SEXTO

El señor William Rodríguez menciona que en la sesión anterior se había dejado para estudio el proyecto de ley denominado "LEY REGULADORA DE LOS DERECHOS DE SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL VÍA AÉREA PARA PASAJEROS CON DESTINO A CENTROAMÉRICA, PANAMÁ, REPÚBLICA DOMINICANA Y BELICE". Por lo que consulta, si se analizará en esta sesión o la próxima semana. A razón de esto, el señor Luis Amador indica que se estará agendando para la próxima sesión.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de lo manifestado por el señor William Rodríguez López y Luis Amador Jiménez.

El señor Fernando Naranjo, señala que como técnico aeronáutico quiere agradecer la valentía que ha tomado el Consejo Técnico en relación con la ampliación del Contrato de Gestión Interesada, menciona su sentir como director de Aviación Civil y el de todas las personas que dependen de la actividad aeronáutica, quiere emitir un reconocimiento y agradecer por la valentía que han tomado el día de hoy, considera que es un día histórico y reitera su agradecimiento en nombre de la institución.

ACTA No. 28-2023

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON CINCUENTA Y NUEVE MINUTOS

LUIS AMADOR JIMÉNEZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

MARCOS CASTILLO MASÍS

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 28-2023

Fecha: 11 de mayo del 2023
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA

1.- Aprobación de la agenda 28-2023

II.- APROBACIÓN DEL ACTA

1.- aprobación del acta de la sesión No. 26-2023

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

1.-Informe Ejecución del pago sobre el remanente del fondo del FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN DEL CANON DE FISCALIZACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ).

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

A1.- Modificación Presupuestaria Decreto H-006, por un monto de ¢101 903 106,00 (Ciento un millón novecientos tres mil ciento seis colones exactos).

V.- ÓRGANO FISCALIZADOR

1.- Informe relacionado con la ampliación del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

Anexo N° 2

No.060-2023. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con seis minutos del once de mayo del dos mil veintitrés.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios, reformado mediante decreto ejecutivo número 42928, cláusula 3.3, artículo XVIII y apéndice I del Contrato de Gestión Interesada y el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, de mejor acuerdo, este Consejo Técnico de Aviación Civil entra a resolver con relación a la validez y s requisitos de eficacia de la adenda número cuatro y su enmienda número uno.

RESULTANDO

1.- Que el Poder Ejecutivo promulgó el "*Reglamento para los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios*", mediante decreto ejecutivo número 26801-MOPT, del 19 de marzo de 1998. Dicho reglamento fue previamente consultado a la Contraloría General de la República, órgano que, mediante oficios números 1580, del 18 de febrero de 1998 y DGAC 162-98, del 23 de febrero de 1998, emitió criterio afirmativo.

2.- Que con fundamento en dicho reglamento, el Gobierno de Costa Rica promovió la Licitación Internacional número 1-98, para la contratación de la Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, siendo uno de los objetivos establecidos en el cartel de la licitación el convertir el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en un aeropuerto de categoría internacional y líder de la región.

3.- Que por acuerdo del Consejo Técnico de Aviación Civil, tomado en la sesión ordinaria número 61-99 del 2 de julio de 1999, artículos 2 y 3, y publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 133 del día 9 de agosto de 1999 la licitación le fue adjudicada al Consorcio AGI Costa Rica (Airport Group International AGI), hoy, Aeris Holding Costa Rica.

4.- Que el refrendo al Contrato de Gestión Interesada fue otorgado por la Contraloría General de la República ("CGR") mediante resolución número DI-AA-794 del 04 de diciembre del 2000, remitida por oficio número 13046.

5.- Que el Contrato de Gestión Interesada ha sido objeto de tres adendas, la primera suscrita entre las partes el 23 de abril de 2009 y refrendada por la CGR mediante oficio DCA.1507 del 28 de mayo de 2009 (atendió la remediación o cura de conformidad con el 24.1.2 CGI y prorrogó el Contrato de Gestión Interesada por 5 años adicionales); la segunda suscrita entre las partes el 06 de junio del 2011, refrendada por la CGR por oficio DCA-2180 del 25 de agosto de 2011. La tercera adenda fue sobre la sustitución de las casas matrices, la cual, según lo indicado por la CGR con oficio DCA-1908 del 17 de agosto del 2012, autorizó la cesión contractual dentro del Contrato de Gestión Interesada, suscrito entre el CETAC y la empresa Aeris Holding, con la finalidad de incluir como nueva Casa Matriz a la empresa Compahhía de Participacoes em Concessoes, en sustitución de la empresa Andrade Gutierres Concessoes.

6.- Que debido a múltiples obstáculos ajenos a la voluntad de las partes del Contrato de Gestión Interesada, a pedido del Gestor mediante oficio GO-IC-17-148 de 24 de febrero de 2017, el CETAC, de conformidad con la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador a través del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0193-2017 del 24

de abril de 2017, en el artículo octavo de la sesión ordinaria 35-2017 del 03 de mayo de 2017 este Consejo aprobó la recalendarización de las obras del plan de inversión de capital, según el siguiente detalle:

CIP N°	Proyecto	Orden de Inicio	Recepción Provisional	Duración (días)	Inversión	CEMAC	Precio Tope
	Proyectos de Transición Fase II - Fase III						
100	Rehabilitación de Superficie Pista 07-25	16/04/2012	02/07/2012	77	$ 1,828,905	$ 310,182	$ 2,139,087
200	Corredores Estériles	21/02/2012	13/11/2012	266	$ 4,183,789	$ 709,571	$ 4,893,360
201	Rehabilitación y Expansión del Reclamo de Equipaje	17/05/2012	29/11/2012	196	$ 2,671,100	$ 453,018	$ 3,124,118
	Expansión de Salas de Abordaje E (Bloque G)						
110	Pavimentos Posiciones N°1, N°2 y calles GSE	21/07/2014	21/07/2015	365	$ 4,147,585	$ 703,430	$ 4,851,016
210	Puentes de Abordaje N°1 y N°2	21/07/2014	21/07/2015	365	$ 1,282,264	$ 217,472	$ 1,499,736
211	Expansión de Salas de Abordaje E (Bloque G)	21/07/2014	21/07/2015	365	$ 10,699,470	$ 1,814,630	$ 12,514,100
	Facilidades de Soporte Operacional						
400	Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto	17/11/2016	13/05/2017	177	$ 3,357,000	$ 569,347	$ 3,926,347
450	Mejoras al Acceso Vertical de la Torre de Control	17/11/2016	13/05/2017	177	$ 1,237,000	$ 209,795	$ 1,446,795
	RESA						
320	Mejoras al Sector Este de la Calle Perimetral	12/10/2018	27/06/2019	258	$ 722,000	$ 122,451	$ 844,451
321	Realineamiento y Expansión de la calle La Candela al este de la Pista	03/09/2017	06/07/2018	306	$ 2,261,000	$ 383,466	$ 2,644,466
120	RESA al Este de la Cabecera 25	12/10/2018	27/06/2019	258	$ 1,449,000	$ 245,750	$ 1,694,750
121	Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25	12/10/2018	27/06/2019	258	$ 2,072,000	$ 351,411	$ 2,423,411
	Expansión de la Rampa Remota						
131	Expansión de la Rampa Remota (6 posiciones Clave C)	24/09/2015	29/07/2016	309	$ 16,883,149	$ 2,863,382	$ 19,746,531
132	Expansión Adicional de Rampa Remota (1 posición Clave E)	03/09/2017	09/01/2018	128	$ 3,662,000	$ 621,075	$ 4,283,075
	Vías de Acceso						
380	Realineamiento de calle alrededor del Parqueo de Empleados	03/09/2017	25/12/2020	1,209	$ 1,725,000	$ 292,560	$ 2,017,560
	Terminal Doméstica						
130	Rampa Doméstica	13/10/2016	25/03/2017	163	$ 5,812,990	$ 985,883	$ 6,798,873
204	Terminal Doméstica	03/09/2017	19/06/2018	289	$ 2,803,000	$ 475,389	$ 3,278,389
	Desarrollos al Sur						
490	Edificio del Mantenimiento del Aeropuerto	08/01/2019	08/12/2019	334	$ 2,443,000	$ 414,333	$ 2,857,333
440	Estación SEI	08/01/2019	08/12/2019	334	$ 4,385,000	$ 743,696	$ 5,128,696
340	Parqueo SEI, Área de Maniobras y Calle de Acceso a la Pista	08/01/2019	08/12/2019	334	$ 3,756,000	$ 637,018	$ 4,393,018
	Mejoras a Edificio Terminal Existente						
202	Equipamiento y Mejoras a Edificio Terminal Existente - Fase I	03/09/2017	01/06/2018	271	$ 851,000	$ 144,330	$ 995,330
203	Equipamiento y Mejoras a Edificio Terminal Existente - Fase II	06/08/2018	05/08/2019	364	$ 1,785,000	$ 302,736	$ 2,087,736
262	Sistema de Clasificación para el Equipo de Manejo de Equipaje	03/09/2017	10/05/2018	249	$ 2,495,000	$ 423,152	$ 2,918,152
264	Reubicación del Equipo de Equipaje Saliente (BHS)	01/02/2020	31/01/2021	365	$ 2,693,000	$ 456,733	$ 3,149,733
	Expansión de Salas de Abordaje hacia el Oeste						
248	Expansión de Salas hacia el Oeste (Bloque V)	03/09/2017	19/08/2018	350	$ 15,761,000	$ 2,673,066	$ 18,434,066
249	Puente de Abordaje N°12 (excluyendo equipo accesorio)	03/09/2017	19/08/2018	350	$ 714,000	$ 121,094	$ 835,094
250	Expansión de la Terminal hacia el Oeste (Bloque W)	06/08/2018	05/08/2019	364	$ 5,549,000	$ 941,110	$ 6,490,110
251	Puente de Abordaje N°13 (excluyendo equipo accesorio)	03/09/2017	19/08/2018	350	$ 714,000	$ 121,094	$ 835,094
150	Expansión de Rampa para Bloque V	03/09/2017	19/08/2018	350	$ 2,286,000	$ 387,706	$ 2,673,706
260	Expansión de Salas hacia el Oeste (Bloque X)	01/02/2020	31/01/2021	365	$ 13,548,000	$ 2,297,741	$ 15,845,741
261	Puentes de Abordaje N°14 y N°15 (excluyendo equipo accesorio)	01/02/2020	31/01/2021	365	$ 1,528,000	$ 259,149	$ 1,787,149
160	Expansión de Rampa para Bloque X	01/02/2020	31/01/2021	365	$ 4,461,000	$ 756,586	$ 5,217,586
	Calle de Rodaje Paralela Sur						
102	Calle de Rodaje Paralela Sur (Circuito Este)	12/10/2018	27/06/2019	258	$ 13,888,000	$ 2,355,405	$ 16,243,405
					$ 143,654,000	$ 24,363,761	$ 168,018,012

De las obras señaladas, se exceptúo el ítem 132 "Expansión adicional de Rampa Remota" (1 posición clave E) (C9), por ser una obra concluida; y por ende no aplicaba el escalamiento.

7.- Que, en definitiva, debido a los múltiples obstáculos que surgieron para el desarrollo de las obras, la recepción definitiva de las mismas fue la siguiente:

Cuadro 6.-
Fecha real de finalización y Aprobación de Recepción Provisional y Puesta en Servicios de las Obras por CETAC

Proyecto	Aprobación Recepción Provisional por CETAC	Fuente
Terminal Doméstica (ÍTEM 204)	03/05/2018	Recepción Provisional mediante CETAC-AC-2018-0491 Sesión Ordinaria 34-2018 del 03/05/2018. Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-0018 Sesión Ordinaria
Equipamiento y Mejoras a Edificio Terminal Existente - Fase I (ÍTEM 202)	22/08/2018	Recepción Provisional mediante CETAC-AC-2018-0628 Sesión Ordinaria 38-2018 del 22/08/2018 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-0030
Calle alrededor del Parqueo de empleados (ÍTEM 380)	21/11/2018	CETAC-AC-2018-1113 Sesión Ordinaria 63-2018 del 21/11/2018. Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-0249
Realineamiento y Expansión de la calle La Candela (ÍTEM 321)	22/01/2019	CETAC-AC-2019-0077 Sesión ordinaria 05-2019 del 22/01/2019 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-0816
Expansión de Salas de Abordaje al oeste –Bloque V (ÍTEMS 248, 249, 251 y150)	22/01/2019	CETAC-AC-2019-0078 Sesión ordinaria 05-2019 del 22/01/2019. Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1223 y CETAC-AC-2019-1238
Edificio de Mantenimiento del Aeropuerto (ÍTEM 490)	17/07/2019	CETAC-AC-2019-0833 Sesión Ordinaria 52-19 del 17/07/2019 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1194
Mejoras al Sector este de la calle perimetral (ÍTEM 320)	14/05/2019	CETAC-AC-2019-0557 Sesión Ordinaria 34-2019 del 14/05/2019. Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1309
RESA al este de la cabecera 25 ÍTEM 120)	14/05/2019	CETAC-AC-2019-0558 Sesión Ordinaria 34-2019 del 14/05/2019 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1326.
Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25 (ÍTEM 121)	18/12/2018	CETAC-AC-2018-1253 Sesión Ordinaria 73-2018 del 18/12/2018 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1325
Calle de Rodaje Paralela Sur (Circuito Este) (ÍTEM 102)	08/05/2019	CETAC-AC-2019-0518 Sesión Ordinaria 33-2019 del 08/05/2019. Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2019-1430
Nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) y Parqueo SEI, Área de Maniobras y Calle de Acceso a la Pista (ÍTEMS 340 y 440)	30/08/2021	CETAC-AC-2021-0943 Sesión Ordinaria 66-21 del 30/08/2021 Recepción Definitiva mediante CETAC-AC-2022-0279
Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto (AOCC) Fase III Área Vestíbulo, se ejecutó en dos fases, la habilitación del espacio físico y el equipamiento (ÍTEM 400)	18/09/2019	CETAC-AC-2019-1136 Sesión Ordinaria 70-2019 del 18/09/2019

Fuente: Oficio CETAC-OFGI-OB-OF-030-2023

8.- Conforme a lo establecido por la cláusula 4.1 del apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, como parte del Plan Anual, en el mes de mayo de 2019, el Gestor inició el periodo de consultas a aerolíneas y operadores de servicio en tierra para formalizar pliegos tarifarios del periodo 2019-2020 para amortizar las obras detalladas en el hecho anterior.

9.- De acuerdo con el procedimiento aplicable, el Gestor llevó a cabo una primera convocatoria de audiencia a los operadores el día 12 de junio de 2019 y una segunda el 18 de junio del mismo año, en las cuales las aerolíneas de bajo coste que habían crecido en número a partir de 2016, manifestaron su oposición, así como organizaciones del ramo tales como ALA e IATA, lo que aunado a la presión política ejercida ante el Poder Ejecutivo, ocasionó que se postergara la decisión y se optara por buscar otras alternativas de solución.

10.- Que el 21 de agosto de 2019, el Lic. Claudio Donato Monge emitió criterio con respecto a las alternativas y su viabilidad legal para ampliar el plazo del Contrato de Gestión Interesada, indicando lo siguiente:

> *(...) el aumento del plazo, o en su defecto alguna alternativa legal que permita mantener la figura de gestión interesada en manos del Gestor actual más allá del plazo de 25 años vigente (que expira en el año 2026), supone la solución idónea[4] para satisfacer dos necesidades: i) reequilibrar financieramente el contrato, evitando el aumento de tarifas de forma desproporcionada restándole competitividad al aeropuerto, o el pago directo de indemnizaciones por parte de la Administración; y ii) continuar con un esquema eficiente de gestión y operación del AIJS que ha demostrado ser exitoso para las dos partes y para los distintos usuarios de dicho aeropuerto.*
>
> *Nota al pie de página:* 4 *Esta solución idónea debe ser demostrada con base en criterios técnicos por parte de la Administración*).

11.- Que mediante oficio GO-DE-20-084 de 31 de enero de 2020, el Gestor planteó la conformación de una mesa de trabajo con el fin de valorar los escenarios para amortizar las obras detalladas en el hecho anterior, ponderando la obligación del Gestor de mantener tarifas competitivas y estables con lo cual se aseguraría la competitividad del país y se daría un respaldo al sector turístico en el desarrollo de más rutas y más visitantes a Costa Rica

12.- Que el Gestor mediante oficio GO-DE-20-196 del 04 de marzo de 2020 presentó un cronograma de las mesas de trabajo para la búsqueda de la mejor alternativa para amortizar las obras sin afectar la competitividad de las tarifas del AIJS.

13.- Que el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS), elevó a grado de pandemia la expansión mundial del Covid-19, procediendo el Poder Ejecutivo mediante decreto ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, a declarar estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica.

14.- Que en virtud de la emergencia nacional, el Poder Ejecutivo emitió los decretos ejecutivos número 42238-MP-S del 17 de marzo de 2020 y 42238-MP-S, a efecto de restringir de manera temporal el ingreso al territorio

nacional de las personas extranjeras bajo la categoría migratoria de no residentes, subcategoría turismo, ordenándose el cierre de fronteras a partir de las 23:59 horas del 18 de marzo de 2020.

15.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0166-2020 del 20 de marzo de 2020, el Órgano Fiscalizador evaluó la propuesta presentada por el Gestor por medio del referido oficio GO-DE-20-084 del 31 de enero de 2020 y recomendó al CETAC lo siguiente:

> *1. Instruir al Gestor para que, conforme al Contrato de Gestión Interesada, presente las Petitorias tarifarias, extrayendo del cálculo tarifario el ajuste de los MTOWS y pasajeros, producto de las nuevas estadísticas de tráfico de la actualización del Plan Maestro y que conforme a la cláusula 18.2 del CGI, presente el respectivo reclamo administrativo por desequilibrio.*
>
> *2. Solicitar al Gestor Interesado que presente debidamente fundamentado y documentado su propuesta de ampliación el plazo del Contrato de Gestión Interesada, el cual deberá incluir; alcance de la propuesta en toda su dimensión, y su viabilidad económica con la actualización del modelo de proyecciones financieras, donde se visualice el impacto de la inversión que debe realizarse para que el AIJS continúe operando por lo menos hasta el 2040, junto con la estrategia de tarifas competitivas para el AIJS.*
>
> *3. Autorizar al Órgano Fiscalizador iniciar un acercamiento con la Contraloría General de la República, a fin de explicar las razones y fundamentos de una posible ampliación al Contrato de Gestión*
>
> *4. Una vez se tenga la propuesta presentada por el Gestor, conformar mesas de trabajo, para elaborar una propuesta jurídica, técnica y financiera a la Contraloría General de la República.*
>
> *5. Instruir al Órgano Fiscalizador para que se gestione la modificación del artículo 9 del Reglamento de Gestión Interesada, con el fin de darle viabilidad jurídica a la posibilidad de ampliar el Contrato de Gestión Interesada*

16.- Que el CETAC en la sesión ordinaria 23-2020, artículo dos del 30 de marzo del 2020 conoció y aprobó la recomendación presentada por el OFGI, sobre la presentación de las petitorias tarifarias, la modificación del artículo 9 del Reglamento de Gestión Interesada y las mesas de trabajo para la ampliación del Contrato de Gestión Interesada.

17.- Que con oficio GO-DE-20-338 del 15 de abril de 2020, el Gestor en atención a lo requerido por el CETAC para la presentación de la petitoria tarifaria manifiesta que dicha información estaría siendo presentada en el mes de agosto de 2020.

18.- Que, como consecuencia del cierre aeroportuario, durante el periodo comprendido entre el 18 de marzo de 2020 y hasta el 01 de agosto del año 2020, el flujo de pasajeros bajó a cero, generando una gravísima afectación en los ingresos del CETAC y del Gestor.

19.- Que el Lic. Fernando Soto Campos, Inspector General del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-0274-2020 del 26 de mayo de 2020, sometió informe a este Consejo referente a las tarifas 2020 y datos del modelo de proyecciones financieras del Contrato de Gestión Interesada, informe que fue conocido en el artículo cuarto de la sesión ordinaria 39-2020 celebrada el 01 de junio de 2020, acordando lo siguiente:

> *(...) dar por recibida la propuesta presentada por el Gestor en su oficio GO-DE-20-338, de tal manera que la petitoria tarifaria y la propuesta para una posible ampliación del Contrato de Gestión Interesada sean presentados, a más tardar, en agosto 2020.*

20.- Que de acuerdo con lo acordado por el CETAC en la sesión ordinaria 38-2020, artículo 07 del 27 de mayo de 2020, se le comunicó a la ARESEP las medidas de mitigación adoptadas en relación con tarifas del lado aéreo, ante lo cual, la ARESEP bajo oficio OF-0434-RG-2020, suscrito por el señor Roberto Jiménez Gómez, Regulador General, señaló que:

> *(...) Así las cosas, la Autoridad Reguladora se da por comunicada en cuanto a las medidas temporales mencionadas en el oficio CETAC-OF-193-2020 para el Aeropuerto Juan Santamaría, de cobro de tarifas menores a las establecidas en la resolución RE-0167-IT-2018 del 14 de diciembre de 2018, para mitigar los efectos negativos que han recaído sobre los servicios regulados a causa del COVID-19.*

21.- Que en el artículo quinto de la sesión ordinaria 55-2020 del 29 de julio del 2020, se le concedió audiencia al Gestor quien realizó presentación ante este Consejo sobre los siguientes puntos:

- *Los retos de la apertura*
- *Estatus del Aeropuerto*
- *Capacidad del Aeropuerto*
- *Temas de Flujo de Caja y Contractuales*

Es de interés del Gestor poder obtener fechas de pago concretas de:

- Desequilibrio financiero ya aprobado (finales agosto se ha dado como fecha estimada)
- Fecha de pago de la Orden de Cambio. (confirmar que tienen los fondos)
- Posibilidad de que se pague Calle de Rodaje La Candela (4.2 millones) para poder proseguir obra de bomberos sin aumento de precio.
- Necesidad de replantear Orden de Cambio de Hangar de COOPESA
  - La situación de Fuerza Mayor y el Desequilibrio generan en el contrato la posibilidad de invocar estas causales para un replanteamiento del Proyecto.
  - No se ha dado orden de reinicio de un presupuesto de hace 34 meses
  - Detenida la construcción por más de 18 meses.
  - Los constructores están reclamando revisión del presupuesto sometido

➢ *En el Futuro Cercano*

22.- Que con oficio No. DM-2020-2995 del 04 de agosto de 2020 y DM-2020-4805 2021 del 27 de noviembre del 2020, el Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes, con sustento en lo establecido en el artículo 55 de la Ley de Contratación Administrativa, entonces vigente, sometió ante la Contraloría General de la República el proyecto de modificación del artículo 9 del "Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios", promulgado mediante decreto ejecutivo No. 26801-MOPT del 19 de marzo de 1998 a efecto de que el plazo máximo de los contratos de esa naturaleza pase a ser de cincuenta años.

23.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0447-2020 del 25 de agosto 2020, referente al informe semestral de obras remitido a la ARESEP, se le expuso la situación del no traslado de las inversiones a tarifas y que se estaba a la espera de la propuesta que tendría que presentar el Gestor en agosto 2020, según lo aprobado

Propuesta del Gestor para el reequilibrio de las finanzas

- Extension del tiempo del Contrato
- Recomponer las finanzas de ambos, tanto el CETAC como el Gestor
- Pagar el desequilibrio económico en el tiempo
- No se requerirán muchas obras iniciales para satisfacer la demanda
- Necesidad de pagar las obras del campo aéreo para la competitividad
- Plan de obras de cerca de 200 millones que permitan un acercamiento a las normativas OACI en el campo aéreo.
- Varias alternativas para la Administración.
- Necesidad de crear un equipo de trabajo de parte de la Administración para cumplir los términos del acuerdo del CETAC".

por el CETAC, para proceder a analizarla. Dicha propuesta contempló el tema del desequilibrio y la alternativa de solución, que es la ampliación del CGI en un plazo de 10 años, y que culminó con la adenda No. 4.

24.- Que con oficio GO-DE-20-694 del 9 de setiembre de 2020, el Gestor presentó una solicitud ante este Consejo, mediante la cual puso en conocimiento que se estaba en uno de los supuestos de excepción previstos en la cláusula 18.2 del CGI, expuso una estimación del desequilibrio económico, así como una propuesta de requilibrio de las consideradas por el párrafo primero de la cláusula 18.3 del CGI, concretamente, la ampliación del plazo del contrato.

En forma resumida la propuesta se fundamentaba en lo siguiente:

- Monto total del **equilibrio del CGI** ($165.000.000)
- Ampliación del CGI en **15 años adicionales**,
- Pago directo de la DGAC por $24.000.000,00
- Inversión en **obras nuevas** por $220.000.000,00
- Asumen por dos años el costo del sistema de SITA para el procesamiento de pasajeros según formulario epidemiológico ($875.000)
- Mantienen **tarifas fijas del lado aéreo**, y se ajustan por inflación cada 4 años. (serían tarifas que estarían por debajo de los $400 por operación).

- Incremento de **la tarifa TAP** en un $1 en 2021, pasando a $6.69 y luego incrementa $1 cada 5 años
- Reducción en 2021 de tarifas aeronáuticas en un 50%, así como reducción de un 50% en las rentas de oficinas de líneas aéreas **(costos que asumiría el Gestor sin afectar los recursos públicos)**
- **El Gestor manifiesta que asume en exclusiva los sobrecostos del proyecto de Coopesa**
- Trasladar a tarifas las inversiones del lado no aeronáutico (Terminal Doméstica, Bloque V, Ítems 202, 490, 380 y 400) en el año 2023 ($27.000.000)
- El Gestor propone asumir con fondos propios la diferencia que deja de recuperar la DGAC en el costo del servicio de Seguridad Complementaria durante el 2021 y 2022.
- Estiman una generación de ingresos para el CETAC en el periodo de la ampliación de $1.500.000.000,00 millones de dólares.

25.- El 25 de noviembre de 2020, este Consejo, en atención a la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador, según oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0652-2020, del 24 de noviembre de 2020, en el artículo 04 de la sesión ordinaria número 87-2020, acordó, con un voto salvado, lo siguiente:

1.- Pagar a Aeris Holding Costa Rica S.A. un total de $ 24,401,928.08 (veinticuatro millones cuatrocientos un mil novecientos veintiocho dólares con ocho centavos de los Estados Unidos de América), por concepto del pago de las obras pendientes de traslado a tarifas que se detallan en el siguiente cuadro:

Item	Descripción	TRASLADO TARIFAS 2020-2021 (USD$)
120	Resa al este de la cabecera 25	$ 1,359,049.94
121	Expansión de la pista al Este de la cabecera 25	$ 1,536,582.13
249	Puente de Abordaje #12	$ 685,821.24
251	Puente de Abordaje #13	$ 685,821.24
321	Realineamiento y expansión de la Calle La Candela al Este de la pista	$ 4,185,076.47
320	Mejoras Calle perimetral al este	$ 821,210.51
102	Paralela Sur	$ 14,243,091.50
OC 78-18	Rehabilitación de la calle de Rodaje Alfa	$ 885,275.05
	TOTAL Aeronáuticas	$ 24,401,928.08

2.- Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que disponga del remanente resultante de cancelar las obras del sur, descritas en la disposición inmediata anterior, por un monto aproximado a los cinco millones cuatrocientos sesenta mil dólares, en abono al monto pendiente de traslado a tarifas de las obras realizadas en el lado no aeronáutico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, que han sido recibidas a satisfacción.

3.- Para efectos de imputar los pagos a las obras ejecutadas, recibidas y no amortizadas con los recursos disponibles antes citados, se instruye al Órgano Fiscalizador a presentar un detalle ordenado de la imputación de estos pagos. ACUERDO FIRME

Sobre el monto dispuesto en el punto dos del acuerdo se pagaron las siguientes obras:

OBRAS NO AERONAUTICAS (Terminal) A RECONOCER COMO PAGO DIRECTO AL GESTOR ($5,460,000)

Item	Proyecto	Costo aprobado
204	Terminal Doméstica	$ 3 278 389,00
380	Realineamiento de la Calle Alrededor del Parqueo de Empleados del AIJS	$ 1 994 168,00
490	Edificio de Mantenimiento del AIJS. (El costo total aprobado por el CETAC para este proyecgto fue de $879,574,28. En este caso se abona la suma de $187,443, quedando por reconocer la suma de $692,131,28)	$ 187 443,00
	Total Terminal	$ 5 460 000,00

Fuente: Organo Fiscalizador

El monto total de la transacción fue el siguiente:

Ministerio de Hacienda

Dirección Financiera, Departamento de Servicios Financieros a Terceros

FORMULARIO CU-11
Solicitud de Pago Masivo
N° Consecutivo[1] 505-12

SELLO (se omite si firma digitalmente)

Fecha[2]: 21/12/2020

Por este medio, en representación de[3]:
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
(Nombre Completo del Propietario de la Cuenta Caja Única)

Cédula Jurídica[4]: 3-007-045551

Autorizo retirar de mi cuenta Caja Única número[5]: 73900011208102011

Por una suma máxima de[6]: $ 29 775,324 33

Monto en letras[7]: Veintinueve millones setecientos setenta y cinco mil trescientos veinticuatro dólares con 33/100

A efectos de realizar todos los pagos contenidos en el archivo electrónico adjunto denominado[8]:

Según el siguiente detalle:

Cantidad de Pagos[9]	Monto[10]	Moneda[11]
1	29.775.324 33	Dólares

Fuente: Dirección Financiera. Dirección General de Aviación Civil

26.- Que el ente contralor a través del oficio 00111 del 06 de enero de 2021, emitió criterio sobre el proyecto de reforma del artículo 9 del "Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios", promulgado mediante decreto ejecutivo No. 26801-MOPT del 19 de marzo de 1998, en los siguientes términos:

> *En virtud de lo expuesto, este órgano contralor estima que es razonable la propuesta realizada; para que se modifique el Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y se asimile en su plazo a otras figuras existentes en nuestro ordenamiento, como el contrato de colaboración público-privada (Decreto Ejecutivo No. 39965-H-MP) o la concesión de obra pública con servicio público (Ley No. 7762). Lo anterior, en tanto el plazo dispuesto en el Reglamento a modificar, es únicamente una habilitación, que no exime a la Administración de su debe de motivar cualquier acto administrativo que pretenda aplicar esa futura norma.*

27.- Que por medio del oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0049-2021 del 27 de enero 2021 correspondiente al informe de obras del II semestre 2020, se le expuso a la ARESEP la situación que provocaba trasladar las obras del lado aéreo a tarifas, y la complicación adicional que se produjo como efecto de la pandemia generada por el COVID 19, señalando, entre otros, lo siguiente:

> *Ante esta situación, previo a la pandemia se inició un proceso de búsqueda de alternativas para mitigar el impacto, tales como:*
> *1. No pasar las inversiones a tarifas y que el CETAC indemnice al Gestor.*
> *2. Trasladar la inversión ejecutada a tarifas, pero extraer del cálculo tarifario el factor de ajuste de las MTOWS entre lo proyectado en la petitoria anterior y lo realizado, con el fin de no impactar mucho la tarifa aeronáutica de infraestructura, y en su lugar que el Gestor plantee un reclamo administrativo por ese reajuste.*
> *3. También se ha valorado la posibilidad de que la Administración haga frente a algún pago directo, de alguno de los proyectos ejecutados, como es el caso del proyecto denominado: "Realineamiento y Expansión de la Calle la Candela", que tiene un costo $ 4 185 076,47.*
> *4. Otra valoración que se ha venido discutiendo es la posibilidad de ampliar el plazo del contrato de Gestión Interesada, para que el Gestor disponga del plazo requerido para la recuperación de las inversiones*
> *Sin embargo, con los efectos de la pandemia y el cierre de fronteras agudizaron seriamente la problemática, produciéndose una caída en la demanda y por ende en los ingresos. Enumero algunos impactos:*
> - *Para el 2020 se estimaba un 6% de incremento en pasajeros, para un aproximado de 5.400.000 de pasajeros entrando/saliendo. Con el impacto del Covid-19 para al cierre del 2020, la cantidad de pasajeros entrando/saliendo fue de 1.652.004.*
> - *El presupuesto del AIJS del 2020 se estimó en $145 millones, y al cierre del periodo fue de $42 millones, una reducción del 70%.*

> *Con estos impactos ocasionados por la pandemia, y si se hubieran trasladado las inversiones pendientes a tarifas del lado aire ($24 574 174,61), los costos de operación de una aeronave A320, pasaría de $238 a $1.143, con lo cual el problema de competitividad se acelera mucho más.*
> *Por otra parte, la caída en la demanda de pasajeros en un 70%, provocó que el sentido de urgencia de algunos proyectos desapareciera, y más bien se obliga a replantear el Plan de Inversión conforme a una nueva actualización del Plan Maestro ajustada a los impactos de la pandemia. Esta situación le da algún respiro a la Administración para posponer algunos proyectos que la DGAC estaba financiando,*

como es el Proyecto del Nuevo Hangar de Coopesa, y redireccionar los recursos presupuestarios que tenía reservados para este proyecto en particular, a cancelar los proyectos del lado aire que el Gestor había ejecutado por el monto de $24 574 174,61 (cuadro1). Con lo cual se logra quitar presión al desequilibrio del Contrato, se elimina la posibilidad del incremento en las tarifas aeronáuticas y por ende en los costos de operación de las líneas aéreas, manteniendo costos bajos y competitivos para el país. Igualmente, permite mayores posibilidades de negociación ante una eventual negociación de la ampliación del Contrato de Gestión, de tal manera que el plazo de ampliación sea lo más razonable posible.

28.- Que en La Gaceta N° 96 del jueves 20 de mayo 2021, se publicó el decreto ejecutivo N° 42928-MOPT "Reforma al artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Decreto Ejecutivo N° 26801-MOPT del 19 de marzo de 1998", estableciéndose en el artículo noveno lo siguiente:

> *Artículo 9 -.**Plazo del contrato.** El plazo de los contratos de gestión interesada no podrá exceder cincuenta años, el cual empezará a regir a partir de la fecha en que el acto de adjudicación adquiera firmeza. La Administración determinará en el cartel respectivo el plazo de cada contrato, el que no podrá ser ampliado más allá del plazo máximo establecido en este artículo.*

29.- Que en atención a la propuesta presentada por el Gestor mediante oficio GO-DE-20-694, el Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0213-2021 del 09 de abril de 2021, solicitó al Gestor lo siguiente:

> *(...) Todas estas situaciones han generado variaciones importantes en la propuesta que el Gestor presentará originalmente, razón por la cual, se requiere que Aeris Holding Costa Rica, presente nuevamente la propuesta de Ampliación del CGI, incorporando todos los cambios que se han generado, en relación con la proyección de demanda y el Plan de Inversión requerido para que el AIJS continúe operando normalmente y cumplimiento con la normativa que regula la actividad de la Aviación.*

30.- Que con oficio GO-DE-21-463 del 8 de junio de 2021, el Gestor, después de actualizar las proyecciones de tráfico aéreo, presentó su "Propuesta para el Reequilibrio Financiero del Contrato de Gestión Interesada a través de la Extensión del Plazo Contractual" en la que señaló un balance final de desequilibrio proyectado del CGI de US$142,148,322 (ciento cuarenta y dos millones ciento cuarenta y ocho mil trescientos veintidós dólares).

31.- Que con oficio CETAC-OFGI-CAL-OF-079-2021 del 13 de julio de 2021 el Lic. Roy Solís Cruz, Inspector Técnico de Calidad del Organo Fiscalizador realizó un análisis de razonabilidad proyecciones de pasajeros para la posible ampliación del CGI y emitió las siguientes conclusiones:

> ***5- Conclusiones:***
> *5.1 El estudio de proyección de trafico cuenta con 2 propuestas de reconocidas empresas consultoras, las cuales presentan adecuados escenarios de sensibilización para mostrar los límites en el comportamiento de la demanda.*

5.2 La propuesta escogida para la modelación financiera del proyecto de ampliación contractual con base en la proyección de pasajeros de L&B por encima de la proyectada por SEISA en el escenario propuesto, presentan razonablemente los comportamientos y resultados de la crisis Post COVID, los cuales según la información internacional son de crecimiento reservado sin llegar en el 2021 a los números mostrados en la línea base (año 2019).
5.3 El Gestor Interesado procedió con la actualización de los datos por medio del mismo consultor que elaboró la propuesta base en el semestre anterior, el cual fundamenta la modelación financiera con el escenario de "Referencia", dicha actualización se corrió al mes de abril 2021.
5.3 Para el año 2024 el CGI tiene establecido el proceso de revisión del Plan Maestro, constituyéndose este proceso en la herramienta ideal para enmendar cualquier tipo de desviación al equilibrio contractual.
5.4 Con la disminución proyectada del 69.4% de los pasajeros con respecto al 2019 y la lenta recuperación esperada que según la modelación expuesta en los escenarios supra indicados, los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 entre el 2024-2025 (escenario de referencia), en el escenario optimista los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 en 2023 y en el escenario pesimista los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 en 2027, por lo que se puede inferir que la infraestructura aeroportuaria actual del MROC, resulta suficiente para satisfacer la demanda proyectada hasta esa fecha.
5.5 Aunque se prevé una suficiencia de la capacidad instalada para atender la demanda, es nuestro deber hacer constar que, ésta capacidad corresponde al aspecto de la infraestructura únicamente, esto por cuanto los procesos migratorios (entradas y salidas), de sanidad animal, aduanas y policía aeroportuaria históricamente ha carecido de la suficiencia de personal que la demanda operativa reclama.
5.6 Si el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, no logra encontrar el equilibrio operativo entre el recurso humano y la capacidad instalada, prontamente se estará en problemas de saturación en la hora y mes pico igual a la vivida a finales del año base 2019, en donde la saturación de los QUEUES en los procesos migratorios, la saturación de pasajeros en los pasillos estériles, las filas en los procesos de SENASA y Aduanas y los aviones en espera para acople en las calles de rodaje, se convirtieron en situaciones cotidianas.

32.- Que el Asesor Financiero del OFGI, mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-172-2021 del 15 de julio de 2021, en atención de los oficios de seguimiento presentados por el Gestor - GO-DE-21-524 y GO- DE-21-538- procedió a realizar una valoración de la propuesta de ampliación del plazo del CGI presentada por el Gestor - GO-DE-20-694-, concluyendo lo siguiente:

En virtud de lo anterior podemos concluir:

Tanto es deseo de la administración como del Gestor es solucionar el problema del desequilibrio presentado en el AIJS por la pandemia del COVID-19 y dar tranquilidad a los acreedores del CGI.

■ *Para solucionar el problema del desequilibrio y dar seguridad a los acreedores del proyecto, al Gestor solicita la aplicación de los plazos establecidos en el artículo XVIII del CGI.*

■ *Se le han realizado solicitudes de información al Gestor para un mejor resolver y como se indicó anteriormente, de la correspondiente al oficio FG-OF-432-2021, todavía pendiente de contestar por parte del Gestor, razón por la cual el plazo para resolver por parte de la administración todavía no ha finalizado.*

■ *La propuesta presentada por el Gestor es mucho más amplia a lo indicado en el Apéndice I del CGI, ya que este último indica que la propuesta podrá incluir entre otros* ***modificar los términos contractuales a futuro, pudiendo modificar los ingresos reservados al CETAC, %, plazo, contribuciones del CETAC al Gestor, At o cualquier otro mecanismo previsto en la Ley,*** *siendo que el planteamiento del Gestor va más allá de la recuperación del desequilibrio, sino también que la extensión adicional del CGI, se propone para la recuperación de una inversión aproximada de US$232 millones (nuevo apéndice E), una propuesta de rebaja del CEMAC, una modificación del apéndice H del CGI al proponer tarifas fijas para el lado aeronáutico del AIJS, asumir por dos años el costo de la seguridad complementaria del AIJS entre otros.*

■ *Con esta serie de propuestas adicionales para la extensión del CGI, el caso presentado se vuelve más complejo de análisis para la administración en donde solo la revisión del Plan Maestro puede llevar varios meses, lo cual le impediría a la administración el poder cumplir los plazos establecidos en el artículo XVIII y por consiguiente, solucionar la incertidumbre para los inversionistas para una pronta solución.*

■ *Ya que el mismo CGI, en su Apéndice I indica cuales son los parámetros que se pueden ajustar para lograr el equilibrio del CGI, condiciones que fueron refrendadas por la misma Contraloría General de la República, sería lo más recomendable para la Administración a fin de poder cumplir en tiempo, con lo solicitado por el Gestor, el solicitarle una propuesta de equilibrio contemplando la extensión del contrato para la recuperación del equilibrio, en donde de forma adicional y amparado a lo indicado en el apéndice I, se podría valorar el otorgarle al Gestor la parte distribuible del impuesto de salida del AIJS y la eliminación del Fondo para mantenimiento de los aeródromos nacionales y el Fondo para el desarrollo del futuro aeropuerto internacional, a fin de evaluar su impacto en la extensión necesaria del CGI, para efectos de lograr el equilibrio del mismo.*

■ *Siendo importante el poder conocer el criterio de los acreedores a esta propuesta de la administración, a fin de lograr solventar la situación del equilibrio del CGI lo más pronto posible, ya que sería necesario que una vez que se apruebe la extensión del CGI para la recuperación del equilibrio, será necesario que los acreedores ajusten las condiciones del crédito y las obligaciones del Gestor a una etapa post-covid, a fin de que el Gestor no vuelva a caer en incumplimientos.*

33.- Que con oficio GO-DE-21-624 del 29 de julio del 2021 el Gestor reiteró aspectos relativos al desequilibrio financiero del contrato y su situación apremiante frente a sus acreedores.

34.- Que en relación con la modificación presupuestaria presentada por la Autoridad Aeronáutica, mediante el artículo 09 de la sesión ordinaria número 59-2021 del 9 de agosto, este Consejo acordó:

> *(...) Aprobar la modificación presupuestaria No.04-2021, Poder Legislativo (H-021) y Poder Ejecutivo (H0071), por un monto de ₡2.373.543.745,00 (dos mil trescientos setenta y tres millones quinientos cuarenta y tres mil setecientos cuarenta y cinco con 00/100 colones).*

Dentro del informe de la Modificación Presupuestaria aprobada por el CETAC en la página 46 se detalla el pago del Edificio de mantenimiento y el abono al Comedor de Empleados, tal y como se muestra de seguido:

22202		T 04 01 Transferencias de capital a empresas privadas	436 042 706 40		Transferencias de capital a empresas privadas (Item 490 "Edificio de Mantenimiento AIJS" El Contrato de Gestion interesada define un Plan de inversion que el Gestor debe ejecutar conforme al cronograma establecido. La recuperacion de dichos costos se realiza por medio de tarifas. Sin embargo, por el impacto que ha generado la Pandemia, producto del Covid-19 y el impacto que se da al trasladar estas inversiones a tarifas, se ha analizado la necesidad de realizar el pago directo de dicha obra, a fin de lograr mitigar el referido impacto que tiene este proyecto en las tarifas del lado no aeronáutico del AIJS, en concordancia con las medidas de mitigación a fin de lograr a futuro tarifas competitivas del aeropuerto y disminuir el impacto del desequilibrio del Gestor". El CETAC aprobó el Proyecto denominado Edificio de Mantenimiento del AIJS, el cual fue recibido en forma Definitiva por el CETAC, con un costo real de $879 574,28, quedando un saldo por pagar de $692 193,28
22203		T 04 01 Transferencias de capital a empresas privadas	1 063 957 293 60		Transferencias de capital a empresas privadas (Orden de cambio 69 Acondicionamiento de comedor de empleados AIJS) El Contrato de Gestion interesada permite que el Gestor interesado del Aeropuerto internacional Juan Santamaría realice obras de inversion que no se encuentran dentro del Plan de inversion del Plan Maestro, como parte su obligacion contractual y que los costos sean recuperados por medio de un pago directo por parte del CETAC. Esto previa autorizacion del Consejo Tecnico de Aviacion Civil, conforme a lo establecido en el Apendice E que indica lo siguiente: "Orden de Cambio: El CETAC podra ordenar adiciones, eliminaciones u otras revisiones de las Obras, el metodo o manera de ejecucion o el alcance general de los servicios descritos en este Apendice, en adelante los "Cambios". Dichos Cambios deberan de ser autorizados por una Orden de Cambio para que posteriormente una vez concluidas las obras se le reintegre al Gestor las sumas invertidas, es por ello que el CETAC aprobo la Orden de Cambio 69-18 "Acondicionamiento del Comedor de Empleados del AIJS" la cual fue Recibida por el CETAC en forma Definitiva y Puesta en operacion mediante articulo 5 de la Sesion Ordinaria 23-2020, con un costo real de $2 335 114,61. Por medio de esta modificacion se incluye la suma de $1 688 821,10 (pago parcial). Se realiza el pago directo de dicha obra a fin de lograr mitigar el impacto que tiene este proyecto en las tarifas del lado no aeronautico del AIJS, producto de la pandemia del COVID 19 y en concordancia con las medidas de mitigacion, a fin de lograr a futuro tarifas competitivas del aeropuerto y disminuir el impacto del desequilibrio del Gestor.

Los pagos efectuados por la Dirección General de Aviación Civil en relación con el Edificio de Mantenimiento y del Comedor de Empleados son los siguientes:

Pago 16/12/2021	Tipo		Total
Comerdor de Empleados	Orden de cambio	$	852 697,39
Edificio Mantenimiento	Obra Plan Maestro	$	690 124,00

Pago 23/12/2021	Tipo		Total
Comerdor de Empleados	Orden de cambio	$	770 788,28

35.- Que por medio del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0519-2021, del 10 de agosto del 2021, el señor Fernando Soto Campos, Inspector General del Órgano Fiscalizador, presentó informe sobre los puntos a los que se hace referencia el Gestor en su oficio GO-DE-21-624, acordando el CETAC en el artículo cuarto de la sesión ordinaria 63-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil del 18 de agosto del 2021 lo siguiente:

Primero: *Informar y reiterar al Gestor Interesado el interés del CETAC de resolver el problema del desequilibrio financiero del CGI.*

Segundo: *Indicar que la propuesta del Gestor Interesado para resolver el problema del desequilibrio financiero del CGI a través de una extensión del plazo contractual y de modificaciones puntuales a dicho contrato, se considera, en principio, una solución conveniente y válida para ambas partes, que requiere ser estudiada, valorada y acordada. Que, para estos efectos, deberán cumplirse con una serie de estudios, análisis, recomendaciones técnicas y aprobaciones que garanticen su legalidad y que, con base en ello, se cumpla con todos los procedimientos y autorizaciones requeridas por el ordenamiento jurídico para aprobarla, si en efecto se demuestra que es lo que más conviene al interés público.*

Tercero: *Que el CETAC ha solicitado al OFGI redoblar esfuerzos con el fin de que, en coordinación con el Gestor Interesado, se pueda obtener y proponer una solución definitiva al problema del desequilibrio del CGI y con base en ello, solicitar las autorizaciones de la Contraloría General de la República, si se demuestra que es lo que mejor conviene al interés público.*

Cuarto: *Manifestar que el CETAC ha tomado una serie de actos necesarios para asegurar que la extensión del plazo del CGI pueda ser considerada una solución legalmente válida. Entre estos se encuentran, la aprobación de la reforma al Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada por parte del Poder Ejecutivo, según la cual este tipo de contratos podrán tener un plazo máximo de 50 años, y no de 25 como anteriormente estaba regulado. Asimismo, acordó en el mes de diciembre del año 2020 pagar una serie de obras del lado aéreo, ejecutadas, recibidas y puestas en operación por el Gestor Interesado, para de esta forma aliviar la situación financiera del Gestor Interesado y mantener competitivos los niveles tarifarios del AIJS. Asimismo, se encuentra estudiando la propuesta del nuevo Plan Maestro, que es un insumo necesario, junto con el cronograma de obras, sus estimaciones en cuanto al costo de las mismas y las estimaciones de la demanda futura del AIJS, todo lo cual deberá ser analizado junto con el monto del desequilibrio, la forma de determinarlo y la forma en que podrá ser reestablecido dicho desequilibrio mediante la extensión del plazo y otras modificaciones que tanto el Gestor Interesado como la Administración consideren necesarias.*

Quinto: *Comunicar que, aparte de las acciones anteriores, el CETAC se encuentra estudiando otras alternativas que permitan aliviar la situación financiera del Gestor Interesado.*

Sexto: *Comunicar el interés del CETAC en lograr un acercamiento con los acreedores del Gestor, para explicarles directamente las acciones que se han tomado, los trámites que deben cumplirse a efectos de obtener una solución definitiva y el interés de la Administración en solucionar esta situación, en coordinación con el Gestor Interesado, todo dentro del marco de legalidad que deberá cumplirse.*

36.- Que con oficio CETAC-OF-2021-0166 del 29 de setiembre de 2021, el Ministro de Obras Públicas y Transportes dirigió consulta a su homólogo del Ministerio de Hacienda sobre la opción de un pago directo al Gestor por concepto del desequilibrio financiero y el desarrollo de obras futuras y, para efectos de la toma de decisiones, referente al futuro inmediato del Contrato de Gestión Interesada.

37.- Que con oficio GO-FI-21-836 del 04 de octubre de 2021 el Gestor informó sobre el impacto de la actualización tarifaria, la cual resultaría "nociva y en detrimento del desarrollo del tráfico aéreo y consecuentemente del turismo en Costa Rica" y en los contratos de financiamiento del Gestor.

38.- Que mediante oficio GO-LE-21-902 del 25 de octubre de 2021, el Gestor solicitó pronta resolución de su reclamo de requilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada aduciendo lo siguiente:

> *1. La virtual insolvencia de AERIS que se materializará en marzo 2022, dado que conforme a las proyecciones realizadas a esa fecha la empresa carecería de efectivo para seguir operando el AIJS.*
> *2. La imposibilidad para el Gestor de cumplir con la ratio de cobertura de la deuda para el último el trimestre del año iniciando en octubre de 2021, obligación establecida en los contratos de financiamiento vigentes del Gestor para el proyecto.*

39.- Que el 26 de octubre de 2021, el Órgano Fiscalizador dentro del proceso de revisión del cálculo del desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada, mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0699-2021 solicitó al Gestor aclaración sobre: Cálculo de Ingresos [Y(t)], Cálculo de los costos de funcionamiento [C(t)], Cálculo del costo de amortización [A(t)] y Cálculo de impuestos [T(t)], procediendo el Gestor con el oficio GO-FI-21-910 del 27 de octubre de 2021 a dar respuesta a cada una de las aclaraciones consultadas.

40.- Que la consultora financiera externa del OFGI-CETAC, **Jill Jamieson**, mediante informe del 24 de noviembre 2021, denominado "*ANÁLISIS INDEPENDIENTE DE DESEQUILIBRIO PROVOCADO POR EL COVID-19" CONTRATO PARA LA GESTIÓN INTERESADA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA*", determinó un valor presente de desequilibrio financiero de US$109.31millones o de US$134.91millones en términos nominales

41.- Que sobre el fundamento legal del desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada, el asesor legal externo, Lic. Claudio Donato, mediante oficio de fecha 26 de noviembre 2021, emitió la siguiente opinión legal, en relación con las alternativas de atención al desequilibrio del contrato:

> ***4. Alternativas para el restablecimiento del equilibrio del contrato.***
>
> *El segundo paso que habrá de seguirse, y que es de especial importancia para determinar el procedimiento legal que se deberá seguirse para formalizar la decisión del CETAC, que bien puede ser parte de un acuerdo con el GI, es la determinación del mecanismo legal que se seguirá para requilibrar el CGI, que deberá contar con la autorización previa o con el refrendo del acuerdo y evuantual adenda al CGI por parte de la Contraloría General de la República. No obstante, para determinar que trámite legal habrá de seguirse, necesariamente deberán conocerse y acordarse los mecnaismos de requilibrio que se han considerado que mejor satisfacen el interés público, respetando a su vez los derechos subjetivos del GI.*
>
> *En este sentido el GI ha hecho una propuesta para que el requilibrio financiero se haga a través de una extensión del plazo del CGI. Esta solución prevista tanto en nuestro ordenamiento jurídico[4] como en el propio CGI[5], y de previo se considera como una alternativa viable dada la difícil situación económica de la Dirección General Civil (DGAC)*

y del Estado costarricense, que impiden la posibilidad de que el requilibrio se alcance mediante el aporte del monto de desequilibrio

A su vez, es perfectamente posible que las medidas que se lleguen a acordar para el restablecimiento económico del CGI, incluyan condiciones que habrán de cumplirse para adoptar las medidas acordadas

De acuerdo con lo anterior, luego del primer paso que es la determinación del monto de desequilibrio, en el que nos referimos en el apartado 3 de esta opinión legal, es necesario que el CETAC conozca y acuerdo el o los mecanismos a través de los cuales se podrá lograr el requilibrio del CGI, para lo cual determinará que, además de ser posibles tanto financiera como legalmente, son los que mejor permiten satisfacer el interés público y que respetan los derechos subjetivos del GI.

42.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021 de fecha 26 de noviembre de 2021, el Inspector General, en atención a las propuestas del desequilibrio financiero presentadas por el Gestor -*GO-DE-20-694/GO-DE-21-463*- remitió a este Consejo el informe de análisis del cálculo del desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada, producto del Covid 19, en el cual recomendó:

1. Aprobar el informe del Órgano Fiscalizador emitido mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021, referente al cálculo del desequilibrio provocado por el COVID-19 en el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", por el valor presente de $109.31 millones.
2. Trasladar el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0777-2021 a Aeris Holding Costa Rica para su consideración, y respuesta correspondiente.
3. En caso de que Aeris Holding Costa Rica acepte el monto del desequilibrio calculado por la Administración, se solicita al Gestor de conformidad con la cláusula 18.5 del CGI, proponer la(s) medida(s) correctiva(s), que considere más conveniente(s) para el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato, considerando una valoración por parte del Gestor Interesado si la propuesta para el reajuste del desequilibrio está condicionada a refinanciamiento de la deuda del Gestor con sus acreedores.

43.- Con oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-281-2021 del 30 de noviembre de 2021, el Asesor Financiero emitió criterio respecto a la posición de Aeris y los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre del 2020, presentados por el Gestor mediante oficio GO-FI-21-212, indicando que:

(...) Las negociaciones han alcanzado, con hitos importantes como el que la Contraloría General de la República, emitiera su no objeción a la modificación de la regulación correspondiente para la extensión de los CGI, lo cual constituye un paso indispensable para llegar a la firma del adendum de extensión.
Las diferentes acciones que ha tomado la empresa le permitieron administrar su liquidez y atender oportunamente sus obligaciones de corto plazo conforme van venciendo, quedando a la espera del avance las negociaciones a fin de lograr la estabilización de la y recuperación de su negocio en el mediano plazo.
Un aspecto muy importante a ser tomado en cuenta, es la definición del monto del desequilibrio del CGI por parte del Consultor independiente, que dentro de sus recomendaciones esta la

renegociación de la deuda actual de AERIS con sus acreedores, lo cual es caso de aprobarse por parte del CETAC y finalmente por AERIS, con una propuesta para lograr el equilibrio del CGI y el desarrollo del AIJS, siendo uno de los primeros pasos por parte de AERIS, el lograr renegociar su plan de pagos de la deuda actual o buscar un nuevo crédito a largo plazo, lo cual es indispensable para lograr la estabilidad y el flujo de caja necesario del proyecto, no solo para hacerle frente a sus obligaciones, sino también de esta forma lograr llegar a un punto de equilibrio, generar utilidades y de esta forma lograr revertir esa pérdida de US$75 millones. Siendo la solución del desequilibrio a futuro, el punto medular que influirá considerablemente en la posición financiera de AERIS, ya que, de esta forma, lograría solventar la situación de sus pérdidas acumuladas y flujo de caja para la operación y mantenimiento del AIJS.

44.- Mediante artículo 5 de la sesión ordinaria 91-2021, del 01 de diciembre del 2021, el CETAC **acogió** la recomendación del OFGI y estimó el monto del desequilibrio en US$109.31 millones (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares) y solicito poner en conocimiento del Gestor tal estimación con el fin de que propusiera las medidas correctivas más convenientes para las partes de conformidad con la cláusula 18.5 del CGI.

45.- Que con oficio CETAC-AC-2021-1273 del 06 de diciembre de 2021, se notificó al Órgano Fiscalizador la sesión ordinaria 89-2021, artículo cuarto del 22 de noviembre del 2021 en la cual el CETAC acordó: *"Trasladar el informe y la presentación realizada referente a la actualización del Plan Maestro al órgano Fiscalizador para que en un término de 8 días se refiera a este asunto"*

46.- Que mediante oficio GO-DE-21-1068 de fecha 10 de diciembre del 2021, el Gestor presentó su "Propuesta Final para el Reequilibrio Financiero del Contrato de Gestión Interesada". En el citado oficio, el Gestor aceptó expresamente el monto de desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada causado por la disminución de la demanda generada por el COVID-19 en US$109,310,000 (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares) y propuso varias medidas para restituir el equilibrio financiero, incluyendo lo siguiente:

(a) Extender el plazo de vigencia del CGI en 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento pasará del 05 de mayo del 2026 al 31 de mayo del 2036.
(b) Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto $2.409 (dos dólares con cuatrocientos nueve centavos) aplicado por pasajero tanto entrando como saliendo, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.
(c) Atenuar, a través de un plazo más largo, el impacto de la amortización de las inversiones ya autorizadas en varias tarifas para efectos de asegurar la competitividad del AIJS como destino turístico, así como para mantener el equilibrio como efecto de la extensión del plazo del CGI.
(d) Implementar un programa de inversión de obras por un monto máximo de US$203,344,000.00 (doscientos tres millones trescientos cuarenta y cuatro mil dólares).

En resumen, el Gestor planteó lo siguiente:

- Aceptación del monto del desequilibrio calculado por la Administración en $109.310.000

- Plantea una propuesta de reequilibrio en los siguientes términos:

- Creación de una tarifa "Covid Recovery Fee" de $2.409 entrando y saliendo ($4.818)

- Ampliación del CGI en 10 años
- Tarifa alternativa de parqueo pasaría a $2.6576 desde el 2022 al 2036
- Tarifa de estacionamiento de aeronaves durante el contrato
- Tarifa de infraestructura pasaría a $1.816 desde el 2022 al 2036
- Incluye Coopesa, para lo cual propone que el CETAC le ceda $1.3424 de la porción del impuesto de salida que le corresponde al CETAC.
- Eliminar la reserva de fondos del nuevo aeropuerto y mantenimiento de aeródromos
- Mantener tarifas aeronáuticas competitivas, ajustándolas cada tres años por inflación
- En el tema de refinanciamiento, el Gestor asume la responsabilidad exclusiva, liberando al CETAC de cualquier riesgo

47.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0821-2021 del 15 de diciembre de 2021, el Inspector General del OFGI solicitó al Gestor la presentación de un resumen de las tarifas ajustadas por razones de competitividad, para efectos de sustentar los cálculos del equilibrio financiero del CGI. El Gestor atendió dicho requerimiento mediante el oficio GO-DE-21-1086 del 16 de diciembre de 2021 en donde muestran cómo serían las tarifas en caso de la extensión del contrato sin incluir nuevas obras y/o adicionales.

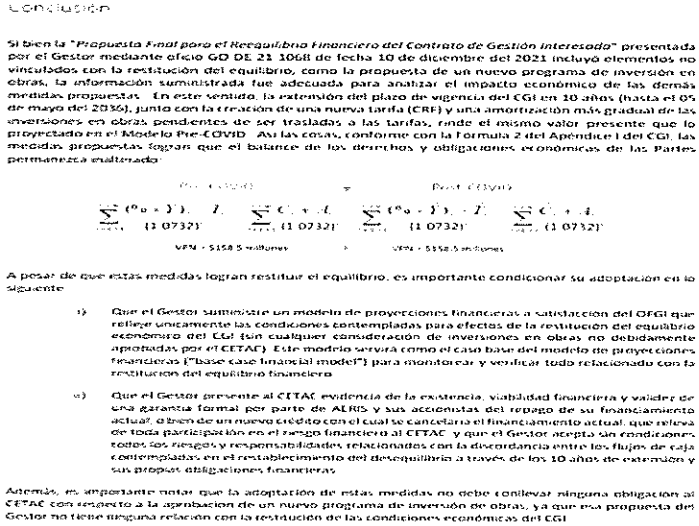
48.- Con oficio GO-FI-21-1094 del 20 de diciembre de 2021, el Gestor presentó los modelos de proyecciones financieras requeridos, en los que, según indicó, sólo se consideró una extensión del plazo contractual sin incluir obras.

49.- El 20 de diciembre de 2021, la Consultora Externa **Jill Jamieson** emitió un segundo informe denominado "*Análisis de las Medidas propuestas por el Gestor para restituir el Equilibrio Financiero del CGI*" concluyendo lo siguiente:

> Por último, es importante señalar que existe una infinidad de opciones para restaurar el equilibrio económico del CGI y por eso, no es del todo necesario extender el plazo por 10 años para estos fines. En realidad, el equilibrio podría ser recuperado sin una extensión de tal magnitud, pero eso implicaría tarifas mayores (incluyendo un CRF mayor).
>
> Si bien la cláusula 18.5 del CGI establece que el Gestor tendrá el derecho de proponer las medidas correctivas que considere más convenientes para el restablecimiento del equilibrio financiero del CGI y que dichas medidas correctivas sugeridas por el Gestor no podrán ser cambiadas por el CETAC, a menos que éste demuestre de forma razonable la imposibilidad de la aplicación de la medida sugerida en tanto pueda afectar la viabilidad de las actividades propias del CETAC; por otro lado, la decisión sobre la procedencia de aceptar una ampliación del plazo en 10 años también debe fundamentarse en lo que es más conveniente para el interés público. Por eso, y reconociendo que la utilización de la Formula 2 del Apéndice I para remediar los efectos ocurridos por el COVID-19 se basa en proyecciones con el propósito de lograr que la Fórmula 2 sea igual a cero, se recomienda que el CETAC condicione su adoptación de las medidas propuestas en una revisión semi anual o anual del comportamiento financiero del CGI, de tal forma que el CETAC mantenga la opción de terminar el CGI en el momento en que el equilibrio financiero se recupere o de redirigir los recursos adicionales para otros propósitos.

50.- Mediante dictamen legal de fecha 20 de diciembre de 2021, el Lic. Claudio Donato, externó en relación con el acuerdo del CETAC sobre la existencia y estimación del monto del desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada y la posible forma para requilibrarlo, manifestando:

> *(...) **II. Sobre la Obligación de restablecer el equilibrio financiero del CGI***
> *De conformidad con el principio de intangibilidad patrimonial del contrato, las partes están obligadas a mantener el equilibrio financiero del contrato.*
> *Tal y como se indicó, en el CGI se establece que una vez comprobados los supuestos que general el desequilibrio y verificado que el mismo no obedece a incumplimientos del Gestor Interesado, la Administración tiene la obligación de restablecer dicho equilibrio.*
>
> *Es por lo anterior que el acto administrativo de restablecimiento del equilibrio financiero del contrato es un acto reglado por el propio ordenamiento jurídico y por el CGI, según se indicó en las cláusulas contractuales transcritas. Siendo así el CETAC cuenta con el sustento y la competencia legal, como máximo órgano jerárquico, para decidir la forma de restablecer el equilibrio económico del contrato.*



Conclusión

Si bien la "*Propuesta Final para el Reequilibrio Financiero del Contrato de Gestión Interesada*" presentada por el Gestor mediante oficio GD DE 21 1068 de fecha 10 de diciembre del 2021 incluyó elementos no vinculados con la restitución del equilibrio, como la propuesta de un nuevo programa de inversión en obras, la información suministrada fue adecuada para analizar el impacto económico de las demás medidas propuestas. En este sentido, la extensión del plazo de vigencia del CGI en 10 años (hasta el 05 de mayo del 2036), junto con la creación de una nueva tarifa (CRF) y una amortización más gradual de las inversiones en obras pendientes de ser trasladas a las tarifas, rinde el mismo valor presente que lo proyectado en el Modelo Pre-COVID. Así las cosas, conforme con la Fórmula 2 del Apéndice I del CGI, las medidas propuestas logran que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado:

$$\sum_{t=1}^{n} \frac{(P_{0,t} \times Y_t)_{Pre-COVID} \cdot T_t}{(1.0732)^t} + \sum_{t=1}^{n} \frac{C_t \times L_t}{(1.0732)^t} = \sum_{t=1}^{n} \frac{(P_{0,t} \times Y_t)_{Post-COVID} \cdot T_t}{(1.0732)^t} + \sum_{t=1}^{n} \frac{C_t \times L_t}{(1.0732)^t}$$

VPN = $158.5 millones = VPN = $158.5 millones

A pesar de que estas medidas logran restituir el equilibrio, es importante condicionar su adopción en lo siguiente:

i) Que el Gestor suministre un modelo de proyecciones financieras a satisfacción del OFGI que refleje únicamente las condiciones contempladas para efectos de la restitución del equilibrio económico del CGI (sin cualquier consideración de inversiones en obras no debidamente aprobadas por el CETAC). Este modelo servirá como el caso base del modelo de proyecciones financieras ("base case financial model") para monitorear y verificar todo relacionado con la restitución del equilibrio financiero.

ii) Que el Gestor presente al CETAC evidencia de la existencia, viabilidad financiera y validez de una garantía formal por parte de ALRIS y sus accionistas del repago de su financiamiento actual, o bien de un nuevo crédito con el cual se cancelaría el financiamiento actual, que releva de toda participación en el riesgo financiero al CETAC y que el Gestor acepta sin condiciones todos los riesgos y responsabilidades relacionadas con la discordancia entre los flujos de caja contemplados en el restablecimiento del desequilibrio a través de los 10 años de extensión y sus propias obligaciones financieras.

Además, es importante notar que la adopción de estas medidas no debe conllevar ninguna obligación al CETAC con respecto a la aprobación de un nuevo programa de inversión de obras, ya que esa propuesta del Gestor no tiene ninguna relación con la restitución de las condiciones económicas del CGI.

> ***III. Sobre el monto del desequilibrio.***
> *Como se indicó en los antecedentes, verificado que se ha producido un desequilibrio económico del CGI y que las causas de este no son imputables al Gestor Interesado, lo que sigue es determinar el monto de dicho desequilibrio. Para estos efectos el CETAC, con base en los cálculos suministrados por la experta financiera en este tipo de contratos y el criterio del OFGI, determino el monto del desequilibrio en la suma de de US$109,310,000 (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares), expresado como valor presente conforme con base en la aplicación de la Fórmula 2 del Apéndice I del CGI.*

El monto del desequilibrio fue comunicado formalmente al Gestor Interesado, quien manifestó su conformidad.
Con lo anterior, desde el punto de vista legal, se dictamina que se ha cumplido con el procedimiento contractual establecido para determinar el monto del desequilibrio del CGI.

IV. Sobre la propuesta del requilibrio del CGI.
Siguiendo tanto el procedimiento, como los mecanismos previstos por el CGI, el Gestor Interesado presentó las medidas que a su criterio permitirían requilibrar la situación financiera del CGI sin afectar la operación y la competitividad del AIJS.

Ante dicha propuesta, el CETAC está en la obligación de determinar que la propuesta de solución presentada no afecte la viabilidad de las actividades propias del CETAC y que en efecto permita restablecer las condiciones financieras pactadas en el CGI.

Esto ha sido revisado por parte de los asesores y del OFGI, quienes han recomendado excluir de la propuesta del Gestor Interesado el cálculo de nuevas inversiones en obras y equipamiento mayor del AIJS, con el objeto de que el acuerdo que adopte el CETAC se circunscriba al restablecimiento del equilibrio financiero del CGI en condiciones que no afecten la operación y la competitividad del AIJS.
Dicho lo anterior, en el proyecto de acuerdo que el suscrito ha tenido la oportunidad de revisar, se establecen como medidas para el requilibrio financiero del contrato, el establecimiento de una tarifa para la recuperación de los efectos del COVID, la extensión del plazo del CGI por diez años adicionales, y la amortización de las inversiones autorizadas y realizadas por el Gestor interesado en un plazo mayor. De seguido se analizará la legalidad de estas medidas.

1. Sobre la extensión del plazo de 10 años adicionales al CGI.
La extensión del plazo del contrato es una medida autorizada contractualmente para el restablecimiento del equilibrio financiero por la cláusula 18.3 del CGI. Sin embargo, es conveniente hacer un análisis más detallado sobre la posibilidad de extender el plazo del Contrato de Gestión Interesada más allá de 25 años.
El plazo original de este contrato se estableció en 20 años. Posteriormente, mediante "addendum" número 1 al CGI se acordó modificar la cláusula 3.2 para que se leyera "El plazo de este Contrato es de veinticinco años (25) consecutivos, iniciando en la Fecha de Entrada en Vigencia".
La ampliación del plazo del contrato se encuentra regulada también en la cláusula 3.3, según la cual el plazo podrá ser ampliado en los siguientes casos: a) por mutuo acuerdo de las Partes conforme al Artículo 14 del RCA; b) como resultado del ejercicio de las potestades contempladas en el artículo 12 de la LCA; c) conforme al apartado 25.3.2, si ocurre un Evento de Fuerza Mayor; o d) conforme el Artículo XVIII, si es necesario para reestablecer el equilibrio financiero del Contrato.
La cláusula 25.3.2 a su vez establece que el plazo de este contrato no podrá ser nunca superior a los veinticinco (25) años.
Los 25 años de límite máximo del plazo de este tipo de contratos se explica por cuanto el El Cartel de la Licitación Pública Internacional Nº 01-98 señaló que la fase de contratación como la de ejecución contractual se regirían por el Ordenamiento Jurídico Costarricense.

Específicamente por el Reglamento para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios (Decreto Ejecutivo 26801- MOPT), la Ley de la Contratación Administrativa y por el Reglamento a la Ley de la Contratación Administrativa.

El artículo 9 del Reglamento para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios, reformado mediante Decreto Ejecutivo Nº 4298-MOPT, del 19 de marzo del 2021, establecía originalmente que el plazo máximo para este tipo de contratos era de veinticinco años. Eso explica la razón por la cual aparece en el CGI ese límite de 25 años en el plazo que debía respetarse como plazo máximo. No obstante, a través de la reforma dicho el artículo 9 vigente dispone: Plazo del contrato. El plazo de los contratos de gestión interesada no podrá exceder cincuenta años, el cual empezará a regir a partir de la fecha en que el acto de adjudicación adquiera firmeza. La Administración determinará en el cartel respectivo el plazo de cada contrato, el que no podrá ser ampliado más allá del plazo máximo establecido en este artículo."

Es por lo anterior que el suscrito no encuentra un impedimento legal en que el plazo del CGI pueda ser ampliado más allá de los 25 años desde la fecha de inicio, que, según la Contraloría General de la República, al refrendar la adenda número uno al CGI mediante oficio DCA-3150 del 7 de octubre del 2008, el inicio del plazo del contrato debe considerarse a partir del 5 de mayo del 2001, que fue la fecha de entrada en vigor del CGI.

Así las cosas, la extensión del plazo del CGI por 10 años adicionales para restablecer el equilibrio financiero del contrato, manteniendo los estándares internacionales de operación y de competitividad del AIJS, está legalmente permitido si se colige que para esa decisión se han considerado y resultan adecuados y proporcionados los supuestos contractuales y legales para esta modificación por parte de la Contraloría General de la República, que deberá autorizar de forma previa y refrendar el acuerdo entre el CETAC y el Gestor Interesado que así lo establezca.

Es importante también indicar que la extensión del contrato no solo se justifica en este caso para mantener el equilibrio financiero del contrato dados los efectos del COVID 19, sino que esta medida permitirá que el AIJS pueda mantenerse competitivo en momentos en que el mercado aeroportuario presenta serios problemas para su recuperación y en que esto es tan importante para el país, dada la incidencia que tiene este aeropuerto en la atracción del turismo que hace el país.

Este objetivo se logra a través de un mecanismo de restablecimiento del equilibrio que no ocasione un incremento desproporcionado en las tarifas propuestas para lograr el requilibrio, sino que también, porque el plazo de amortización del P (capex) es posible ampliarlo a plazos más razonables y competitivos para amortizar, mediante tarifas, la inversión en infraestructura pública.

Por otra parte, y siempre sobre el temade la extensión del plazo es importante indicar que esta medida tiene por objeto lograr el equilibrio financiero del contrato en situaciones que favorezcan el interés público y el respeto a los derechos subjetivos del contratista. Con respecto a lo primero, es claro la importancia que tiene el AIJS dentro de la economía costarricense, también es claro que los efectos del COVID 19 no solamente han perjudicado al Gestor Interesado, sino también a la DGAC, quien cuenta con menos recursos financieros para cumplir con sus funciones. Por su parte, el presupuesto de la DGAC ahora forma parte del presupuesto nacional y el Estado también tiene una limitada capacidad financiera producto del déficit fiscal y el alto endeudamiento, lo cual limita cualquier posibilidad de cumplir con las obligaciones del requilibrio financiero del contrato por otros medios que no sean la extensión del plazo el

plazo. En este sentido es que se justifica la extensión del plazo como el mecanismo más conveniente para el interés público, por cuanto con ello se logra requilibrar el CGI, y los derechos del Gestor Interesado, y el aeropuerto mantiene los niveles de servicio y la competitividad para seguir promoviendo los ingresos económicos del turismo, infraestructura para el comercio exterior y el crecimiento económico.

No obstante, es claro que la extensión del plazo debe ajustarse al plazo necesario para que las medidas de requilibrio sean adecuadas y competitivas, pero no más allá de eso, pues como se ha dicho, en este caso la extensión del plazo del CGI se justifica como medida para restablecer el equilibrio financiero del CGI.

Es por lo anterior que la extensión del plazo debe justificarse a la consecución del equilibrio financiera del contrato, lo mismo que las otras medidas que se adopten para esos efectos, de forma tal que cuando el requilibrio ha sido logrado, se ponga fin a dichas medidas. Para ello será necesario aprobar el modelo de proyecciones financieras propuesto por el Gestor Interesado, estudiado por el OFGI y aprobado por el CETAC, que permitirá ver el comportamiento financiero del contrato con respecto a las metas de requilibrio, y es por ello que se recomienda que el plazo de 10 años de extensión que se acuerde, al menos de momento, se establezca como el plazo máximo, pudiendo ser menor si las condiciones financieras favorecen la consecución de la meta en un menor tiempo.

También es de especial importancia para determinar el plazo final, tener claridad de la situación del Gestor Interesado con sus acreedores, de tal manera que el Gestor demuestre que ha llegado a arreglos con sus acreedores que le permitirán mantener la operación del AIJS en los términos pactados en el CGI, todo de conformidad con lo indicado por la consultora Jill Jamieson en su informe de esta misma fecha.

2. El establecimiento de una tarifa para la recuperación financiera por efectos del COVID.

Para lograr el requilibrio financiero del CGI se propone acordar, a solicitud del Gestor Interesado, una nueva tarifa denominada tarifa por recuperación del COVID, ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto de $2.409 aplicado por pasajero entrando y por pasajero saliendo hasta el vencimiento del contrato en el año 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.

El establecimiento de esta nueva tarifa es permitido y para ello deberá formalizarse una adenda al CGI y será necesario seguir los procedimientos que permitan su aprobación, incluyendo la comunicación a las partes afectadas. Las cláusulas 16 y 18 del CGI aplican para esta medida.

Esta nueva tarifa se acordará hasta alcanzar el monto de requilibrio antes indicado, lo cual estará determinado por la demanda de pasajeros en el AIJS. Una vez alcanzado el monto de requilibrio esta tarifa dejará de aplicarse en favor del Gestor Interesado, no obstante, para su establecimiento se ha considerado la extensión del plazo de 10 años, a efectos de asegurar con ello la competitividad de los costos del AIJS.

3. La amortización de inversiones autorizadas en un plazo mayor.

Las obras financiadas, ejecutadas y puestas en servicio por el Gestor Interesado en los últimos años representan un problema de especial importancia para la competitividad del AIJS. La razón fundamental para ello es que el plazo de amortización de estas obras dentro del plazo actual del CGI, hacen que el incremento de las tarifas sea desproporcionado y como tal cause claros problemas en la competitividad de las tarifas del AIJS, que, a su vez, generaría un efecto negativo en los ingresos del AIJS *al reducirse la demanda.*

Es por lo anterior que, como parte de las medidas del requilibrio financiero del contrato, se ha considerado que la extensión del plazo permitirá ampliar el periodo de amortización de las inversiones que aun no han sido posible trasladar a las tarifas por razones de competitividad.

Esta medida es contractual y legalmente posible de conformidad con la cláusula 16 del CGI, en especial la cláusula 16.4 que autoriza estas medidas para lograr la competitividad del AIJS.

4. Otras medidas para el requilibrio.
El informe financiero de esta misma fecha ha indicado que, "conforme con la Fórmula 2 del Apéndice I del CGI, las medidas propuestas logran que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado."

Sin embargo, no se puede descartar que existan otras medidas que podrían favorecer la consecución del equilibrio financiero del contrato mediante la modificación de algunas cláusulas contractuales referidas a los ingresos reservados y los ingresos compartidos del AIJS.

No obstante que este análisis no se ha hecho para efectos de fundamentar el acuerdo del CETAC, nada impide que se haga luego, si en efecto con ello se logran mejores condiciones para el interés publico sin violentar los derechos subjetivos del Gestor Interesado.

VI. Conclusión.
Con fundamento en las anteriores consideraciones, es la opinión legal del suscrito, que el CETAC está legalmente facultado para tomar un acuerdo mediante el cual determine el monto del desequilibrio del CGI causado por efectos de la Pandemia del COVID 19, y establezca como medidas para el restablecimiento del equilibrio financiero la extensión del plazo hasta por 10 años adicionales del CGI, el establecimiento de una tarifa de recuperación por el COVID 19 y un ajuste en las tarifas que permita un plazo más amplio para la amortización de las inversiones autorizadas, ejecutadas y puestas en operación.

Es entendido, pues así lo expresa el mismo proyecto de acuerdo, que la validez de este acuerdo quedará condicionada legalmente a la autorización previa por parte de la Contraloría General de la República y a al refrendo de legalidad de la adenda que deberá suscribirse con el Gestor Interesado".

51.- Con oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-302-2021 de fecha 20 de diciembre de 2021, el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador emitió análisis preliminar de las medidas propuestas por el Gestor para restituir el Equilibrio Financiero del CGI, indicando que: "(...) *Con este procedimiento realizado, se logra verificar la igualdad de la fórmula 2 del CGI, de tal manera que el valor presente del proyecto Pre-COVID por US$158 millones es igual al valor del proyecto con las medidas propuestas por el Gestor (excluyendo las nuevas inversiones). Por último y un punto muy importante de esta propuesta de equilibrio presentada por el Gestor y desarrollada por el Consultor, es que se le da uno solución al problema de competitividad tarifario del AIJS, tanto en la etapa Pre-COVID como Post Covid, como ya se le había expuesto al CETAC".*

52.- Con respecto al estudio de proyección de tráfico aéreo, el Inspector Técnico de Calidad del Órgano Fiscalizador, mediante oficio CETAC-OFGI-CAL-OF-155-2021 del 20 de diciembre, indicó:

"... que la unidad de operaciones en el momento pertinente realizó análisis de la razonabilidad de la propuesta presentada al Inspector General además de la comisión interdisciplinaria responsable de validar la propuesta por medio del oficio CETAC-OFGI-CAL-OF-079-2021, el cual indico las siguientes conclusiones:

5- Conclusiones:

5.1 El estudio de proyección de tráfico cuenta con 2 propuestas de reconocidas empresas consultoras, las cuales presentan adecuados escenarios de sensibilización para mostrar los límites en el comportamiento de la demanda aérea (operaciones, pasajeros y carga).

5.2 La propuesta escogida para la modelación financiera del proyecto de ampliación contractual con base en la proyección de pasajeros de L&B por encima de la proyectada por SEISA en el escenario propuesto, presentan razonablemente los comportamientos y resultados de la crisis Post COVID, los cuales según la información internacional son de crecimiento reservado sin llegar en el 2021 a los números mostrados en la línea base (año 2019).

5.3 El Gestor Interesado procedió con la actualización de los datos por medio del mismo consultor que elaboró la propuesta base en el semestre anterior, el cual fundamenta la modelación financiera con el escenario de "Referencia", dicha actualización se corrió al mes de abril 2021 y de igual manera los datos ahí expresados presentan razonablemente los comportamientos y resultados supuestos para la era Post COVID.

5.4 Con la disminución proyectada del 69.4% de los pasajeros con respecto al 2019 y la lenta recuperación esperada que según la modelación expuesta en los escenarios supra indicados, los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 entre el 2024-2025 (escenario de referencia), en el escenario optimista los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 en 2023 y en el escenario pesimista los pasajeros internacionales mensuales volverán a los niveles de 2019 en 2027, por lo que se puede inferir que la infraestructura aeroportuaria actual del MROC, resulta suficiente para satisfacer la demanda proyectada hasta esa fecha.

5.5 Aunque se prevé que la capacidad instalada sería suficiente para atender la demanda hasta el 2024-2025, es nuestro deber hacer constar que, esta capacidad corresponde únicamente al aspecto de la infraestructura, con la cual, se atendió los prácticamente 5.200.000.00 pasajeros que circularon por el AIJS en el año 2019; no obstante, se evidencio limitaciones en los procesos migratorios (entradas y salidas), de sanidad animal, aduanas y policía aeroportuaria, debido a la alegada carencia de personal que, históricamente han manifestado esas dependencias para hacer frente a la demanda de pasajeros, situación que ha derivado en sendos atrasos en la prestación de los servicios en esos procesos."

Se entiende que la propuesta pretende dotar de un instrumento viable para la continuidad del proyecto de gestión interesada sin afectar las ya deterioradas finanzas públicas además de mantener la principal puerta de entrada al país con tarifas competitivas, razón por la que esta inspección de calidad le recomienda al Inspector General continuar con el proceso de aprobación con quien corresponde".

53.- El Inspector General del Órgano Fiscalizador a través del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0830-2021 del 20 de diciembre de 2021, remitió al CETAC informe sobre el desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada, así como las medidas correctivas más convenientes para las partes de conformidad con la cláusula 18.5 del CGI, recomendando lo siguiente:

1. *Con fundamento en el artículo 18 del CGI, y como efecto directo de la situación de emergencia sanitaria nacional provocada por el COVID-19, se declara que las siguientes*

"circunstancias imprevisibles" citadas en el artículo 18.2 del CGI han afectado el equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada:

"(a) Una reducción en el volumen de pasajeros y carga transportada y de operaciones aeronáuticas (medidas como el número de operaciones aeronáuticas o cantidad de MTOWs) en el AIJS, en un porcentaje que sume o supere al 15%, en un período mayor a doce meses. (...); y

(p) Cualquier otro evento o circunstancia que legitime al Gestor a realizar un reclamo por desequilibrio económico, de conformidad con el ordenamiento jurídico costarricense."

2. *Se declara que, dado que los efectos de la pandemia son de carácter general y no imputados a un período definido, y que los ingresos del CETAC son insuficientes para efectos de la Fórmula 1 del Apéndice I, el restablecimiento del equilibrio financiero debe llevarse a cabo con base en la Fórmula 2 del Apéndice I del CGI.*

3. *Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de US$109,310,000 (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares), expresado como valor presente conforme con la fórmula 2 del Apéndice I del CGI.*

4. *Se declara que, conforme con la cláusula 18.1 del Contrato de Gestión Interesada, el Gestor tiene el derecho y el CETAC la obligación de que se mantenga el equilibrio financiero del Contrato, de tal manera que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado durante el plazo y por tanto, el CETAC acepta su obligación de ajustar el CGI para efectos de restituir el equilibrio en el monto señalado.*

5. *Para efectos de restituir el equilibrio, y de conformidad con el artículo 18.5 del Contrato, el CETAC adopta las siguientes medidas propuestas por el Gestor para restituir las condiciones económicas originalmente pactadas, cuyo valor presente aplicando una tasa de descuento de 7,32% es de $158,5 millones (ciento cincuenta ocho millones quinientos mil dólares), sujeto a las condiciones señaladas más adelante:*

   i) Extender el plazo de vigencia del CGI en 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento pasará del 05 de mayo del 2026 al 05 de mayo del 2036.

   ii) Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto $2.409 aplicado por pasajero entrando y $2.409 aplicado por pasajero saliendo hasta

el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.

iii) Atenuar el impacto de la amortización de las inversiones ya comprometidos en tarifas para efectos de asegurar la competitividad del AIJS y mantener el equilibrio económico pactado como efecto de la extensión del plazo del CGI, de conformidad con los niveles tarifarios proyectados y contemplados en el anexo 1.

6. *La adoptación de las medidas propuestas por el Gestor se sujeta a las siguientes condiciones:*

i) Que el Gestor suministra un modelo de proyecciones financieras a satisfacción del OFGI que refleja únicamente las condiciones contempladas para efectos de la restitución del equilibrio (sin cualquier consideración de inversiones en obras no debidamente aprobadas por el CETAC). Este modelo servirá como el "base case financial model" para monitorear y verificar todo relacionado con la restitución del equilibrio financiero.

ii) Que el Gestor presenta al CETAC evidencia de la existencia, viabilidad financiera y validez de una garantía formal por parte de AERIS y sus accionistas del repago de su financiamiento actual, o bien de un nuevo crédito con el cual se cancelaría el financiamiento actual, que releva de toda participación en el riesgo financiero al CETAC y que el Gestor acepta sin condiciones todos los riesgos y responsabilidades relacionados con la discordancia entre los flujos de caja contempladas en el restablecimiento del desequilibrio a través de los 10 años de extensión y sus propias obligaciones financieras.

iii) Que el Gestor presente cada seis meses un informe con el comportamiento financiero semestral del CGI de tal forma que el CETAC que se determine oportunamente el momento de alcanzar el equilibrio financiero del contrato y que permita al CETAC la opción de terminar el CGI cuando el equilibrio financiero se recupere, o de redirigir los recursos adicionales para otros propósitos

7. *Nada en este acuerdo conlleva ninguna obligación al CETAC con respecto a la aprobación de un nuevo programa de inversión de obras.*

8. *Los ajustes requeridos por el CGI serán formalizados mediante adendum y sometidos a la aprobación y/o refrendo de la Contraloría General de la República para que adquiera validez y firmeza. Todas las medidas y estipulaciones acordadas quedarán condicionadas al refrendo o no objeción de la Contraloría General de la República, a cuyo efecto se*

instruye al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada para que coordine la documentación pertinente a los efectos de que dichas gestiones sean sometidas a conocimiento de la Contraloría General de la República para el inicio de los trámites, a más tardar en el mes de enero del año 2022.

54.- Con oficio CETAC-AC-2021-1382 del 21 de diciembre de 2021, se le notificó al Gestor el artículo quinto de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre de 2021 de este Consejo, en la cual, de conformidad con la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador, se acordó lo siguiente:

1. *Con fundamento en el artículo 18 del CGI, y como efecto directo de la situación de emergencia sanitaria nacional provocada por el COVID-19, se declara que las siguientes "circunstancias imprevisibles" citadas en el artículo 18.2 del CGI han afectado el equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada:*
   "(a) Una reducción en el volumen de pasajeros y carga transportada y de operaciones aeronáuticas (medidas como el número de operaciones aeronáuticas o cantidad de MTOWs) en el AIJS, en un porcentaje que sume o supere al 15%, en un período mayor a doce meses. (...); y
   (p) Cualquier otro evento o circunstancia que legitime al Gestor a realizar un reclamo por desequilibrio económico, de conformidad con el ordenamiento jurídico costarricense."
2. *Se declara que, dado que los efectos de la pandemia son de carácter general y no imputados a un período definido, y que los ingresos del CETAC son insuficientes para efectos para poder aplicar la fórmula 1 del Apéndice I, el restablecimiento del equilibrio financiero debe llevarse a cabo con base en la fórmula 2 del Apéndice I del CGI.*
3. *Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de US$109,310,000 (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares), expresado como valor presente conforme con base en la aplicación de la fórmula 2 del Apéndice I del CGI.*
4. *Se declara que, conforme con la cláusula 18.1 del Contrato de Gestión Interesada, el Gestor tiene el derecho y el CETAC la obligación de que se mantenga el equilibrio financiero del Contrato, de tal manera que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las partes permanezca inalterado durante el plazo y, por tanto, el CETAC acepta su obligación de ajustar el CGI para efectos de restituir el equilibrio en el monto señalado.*
5. *Para efectos de restituir el equilibrio, y de conformidad con el artículo 18.5 del Contrato, el CETAC acepta las siguientes medidas propuestas y aceptadas también por el Gestor para restituir las condiciones económicas originalmente pactadas, cuyo valor presente aplicando una tasa de descuento de 7,32% es de $158,5 millones (ciento cincuenta ocho millones quinientos mil dólares), sujeto a las condiciones señaladas más adelante:*

i) Extender el plazo de vigencia del CGI hasta por 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento se podrá extender del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036.

ii) Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto $2.409 aplicado por pasajero entrando y $2.409 aplicado por pasajero saliendo, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.

iii) Atenuar el impacto de la amortización de las inversiones ya realizadas y comprometidas en tarifas en un plazo más largo para efectos de asegurar la competitividad del AIJS y mantener el equilibrio económico pactado como efecto de la extensión del plazo del CGI, de conformidad con los niveles tarifarios proyectados y contemplados en el Anexo 1 "Tarifas Ajustadas para efectos de Equilibrio y Competitividad."

6. *La adopción de las medidas propuestas y aceptadas por el Gestor, así como por el CETAC, se sujetan a las siguientes condiciones:*

i) Que el Gestor suministre un modelo de proyecciones financieras a satisfacción del OFGI que refleje únicamente las condiciones contempladas para efectos de la restitución del equilibrio económico del CGI (sin cualquier consideración de inversiones en obras no debidamente aprobadas por el CETAC). Este modelo servirá como base del modelo de proyecciones financieras ("base case financial model") para monitorear y verificar todo relacionado con la restitución del equilibrio financiero.

ii) Que el Gestor presente al CETAC evidencia de la existencia, viabilidad financiera y validez de una garantía formal por parte de AERIS y sus accionistas del repago de su financiamiento actual, o bien de un nuevo crédito con el cual se cancelaría el financiamiento actual, que releva de toda participación en el riesgo financiero al CETAC y que el Gestor acepta sin condiciones todos los riesgos y responsabilidades relacionados con la discordancia entre los flujos de caja contempladas en el restablecimiento del desequilibrio a través de los 10 años de extensión y sus propias obligaciones financieras.

iii) Que el Gestor presente cada seis meses un informe con el comportamiento financiero semestral del CGI, de tal forma que el CETAC determine oportunamente el momento de alcanzar el equilibrio financiero del contrato y que permita al CETAC la opción de terminar el CGI cuando el equilibrio financiero se recupere.

7. *Nada en este acuerdo conlleva obligación del CETAC con respecto a la aprobación de un nuevo programa de inversión de obras.*

8. *Los términos de este acuerdo y los ajustes requeridos por el CGI serán formalizados mediante adendum y sometidos a la aprobación y/o refrendo de la Contraloría General de la República para que adquiera validez y firmeza. Todas las medidas y estipulaciones*

acordadas quedarán condicionadas al refrendo o no objeción de la Contraloría General de la República, a cuyo efecto se instruye al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada para que coordine la documentación pertinente de manera que dichas gestiones se puedan realizar y sean sometidas a conocimiento de la Contraloría General de la República para el inicio de los trámites, a más tardar en el mes de enero del año 2022. ACUERDO FIRME".

55.- Que el Gestor a través del oficio GO-DE-21-1105 de fecha 23 de diciembre de 2021 presentó la Carta de Compromiso para nuevo financiamiento, en cumplimiento con la condición indicada en el punto 6.ii) del artículo quinto de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre 2021, financiamiento que según lo indicado, "*le permitirá al Gestor disponer de una fuente de financiamiento alternativa para cancelar por completo el financiamiento actual y con una vigencia de cuatro años, en caso de que por cualquier motivo resultare imposible para el Gestor lograr un acuerdo para restablecer el contrato actualmente vigente.*"

56.- Que el día 06 de enero de 2022, con oficio GO-DE-22-025 el Gestor informó sobre la obtención de dispensa por parte de sus acreedores, efectiva desde el 31 de diciembre de 2021 al 22 de febrero de 2022, plazo dentro del cual se prevé concluir la obtención de un nuevo financiamiento puente, a la espera de que se concrete los acuerdos tomados por el CETAC en relación con el restablecimiento del equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada y la extensión del plazo.

57.- Que el día 07 de enero de 2022, el Inspector General del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0010-2022, solicitó audiencia a la Contraloría General con el fin de explicar la situación fáctica del Contrato de Gestión Interesada, el monto que se ha determinado del desequilibrio económico y los mecanismos de restablecimiento del equilibrio considerados, que favorecen el interés público.

58- Que la CGR, en atención a la audiencia solicitada, mediante oficio 01106 (DCA-0304) del 24 de enero de 2022 concedió la audiencia para el día 25 de enero de 2022, procediendo el entonces Fiscalizador General de la Gestión Interesada, a exponer ante funcionarios de esa División, la información relativa al desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada y medidas a considerar para su restablecimiento.

59.- Que con oficio GO-FI-22-040 del 11 de enero de 2022 el Gestor presentó la actualización de la información real 2021 - requerimiento de información CGI desequilibrio y anexó: MPF Base Case, Acta de aprobación de la Garantía Corporativa, Acuerdo de Exención, borrador de carta de Garantía, etc.

60.- El Gestor con oficio GO-FI-22-053 del 14 de enero de 2022 remitió Estados Financieros de CCR S.A. y borrador de la carta de garantía.

61.- El Órgano Fiscalizador el día 08 de marzo de 2022, emitió Informe sobre la situación antes de la Pandemia (2019), sobre los proyectos ejecutados y puestos en operación y su traslado a tarifas (2019/2020) provocando problemas de competitividad en el AIJS.

62.- Sobre la viabilidad financiera y la validez formal de una garantía por parte de Aeris y de los Accionistas, el Gestor con oficio GO-DE-22-172 del 18 de febrero 2022, informó

(…) "*que ha concretado un nuevo financiamiento con el Banco Santander (Brasil)S.A., Sucursal Luxemburgo, en fecha 15 de febrero de 2022, por la suma de $130,000,000.00 dólares moneda de curso legal en los Estados Unidos de América (ciento treinta millones de dólares), vigente hasta el 22 de diciembre del año 2025.* Indicó además que "*Con estos recursos el Gestor garantiza la continuidad del proyecto y el cumplimiento de sus obligaciones financieras con su nuevo acreedor, bajo condición de que la Administración ejecutará las acciones necesarias para el restablecimiento financiero del CGI en los términos acordados en el oficio de referencia, siendo que el financiamiento requerirá ser sustituido por uno de largo plazo, pasado el plazo de vigencia de cuatro años pactado en el presente crédito*". Sobre el tema, el OFGI solicitó al Gestor que aportara "el acuerdo de financiamiento, para que el OFGI/CETAC pudieran analizar su procedencia, confirmar el programa de amortización, tasas. etc (…). Esto según oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0158-2022 del 23 de febrero del 2022.

63.- Con oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-043-2022 del 22 de febrero de 2022 el Asesor Financiero del OFGI, procedió a realizar un análisis del impacto de la pandemia del COVID-19 en los ingresos y estadísticas de operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para los años 2020 y 2021, indicando que:

(...) En lo que corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, de un ingreso superior a los US$50 millones en el 2019, se pasó a un ingreso aproximado de US$20 millones, lo cual tuvo las correspondientes afectaciones a nivel presupuestario en la institución, ya que se tuvieron que recortar la mayoría de las partidas presupuestarias de gasto de la institución, esperando que esta recuperación en los ingresos del 2021, continue en los años siguientes y se logre llegar a los niveles que tenía el AIJS en el 2019.
De la información anterior, se puede concluir que la afectación por el COVID-19, no solo se limita al cierre de fronteras en el 2020, sino que sus efectos en el flujo de pasajeros, operaciones e ingresos del AIJS, se seguirán presentando durante varios años más, de ahí la importancia de las diferentes medidas que se puedan tomar para mitigar no solo su impacto en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, sino también a la Dirección General de Aviación Civil y al Gestor del AIJS, sobre todo al cumplimiento de las obligaciones contraídas por la ejecución del CGI.

64.- Con respecto a lo indicado por el Gestor a través del oficio GO-FI-21-836, el Asesor Financiero del OFGI, a través del oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-044-2022 del 22 de febrero 2022 indicó:

Conforme a la información suministrada por AERIS en su oficio GO-FI-21-836 de octubre del 2021 y con una actualización de la demanda al poder determinarse un comportamiento mas real a futuro, actualizarse los datos de las inversiones pendientes de trasladar a tarifas, ajuste en el plazo de amortización y el ajuste en los Mtows por la caída de la demanda, los efectos serian completamente negativos para el AIJS, por la afectación que se tiene en los niveles de competitividad.
Razón por la cual un ajuste tarifario en el AIJS, no se puede dar sin una extensión del Contrato del AIJS, de tal manera que se distribuyan en el tiempo de extensión del CGI, los efectos negativos de la pandemia del COVID-19, como lo son la caída en la demanda, su lenta recuperación a los niveles que se tenían en el 2019, ajustar el plazo de la amortización de las obras, recuperar el *desequilibrio causado al CGI y lograr cumplir con las obligaciones contraídas entre el Gobierno y el Gestor del AIJS, ya que con esta propuesta de extensión del CGI por 10 años y la aplicación de la tarifa de "COVID Recovery Fee" se logran establecer*

tarifas muy competitivas para el AIJS, inferiores a los US$200 por operación de una A-320, lo cual permitiría a las aerolíneas continuar con el incremento en sus operaciones, tiquetes a precios competitivos y mejor posicionamiento del AIJS a nivel tarifario no solo a nivel Centroamericano, sino también del Caribe.

65.- Con oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-051-2022 del 28 de febrero, el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador del análisis de la viabilidad financiera y repago del financiamiento presentado por el Gestor recomendó al Inspector General que requiriera al Gestor : copia de los términos y condiciones pactadas, así como una copia certificada del acuerdo financiero pactado y Calculo del "Costo Financiero Tope", para el nuevo financiamiento adquirido con el Banco Santander Luxemburgo (Brasil), dicho requerimiento fue puesto en conocimiento del Gestor a través del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0179-2022 del 01 de marzo de 2022.

66.- Por medio del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0182-2022 del 02 de marzo de 2022 el Inspector General requirió al Gestor la remisión formal de la versión del modelo financiero "limpio", con los ajustes respectivos. En atención al requerimiento solicitado, el Gestor mediante oficio GO-FI-22-203 del 03 de marzo de 2022 y GO-FI-22-220 del 04 de marzo de 2022, remitió el Modelo Financiero con información real 2021 – y escenarios con fondos y CRF 100% Aeris, como parte del requerimiento de información del desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada (CGI).

67.- Mediante oficios GO-LE-22-223 y GO-FI-22-224 ambos del 04 de marzo de 2022, el Gestor en atención a los requerimientos solicitados por el Órgano Fiscalizador, remitió copia de la garantía ejecutada por CCR S.A. de Brasil, principal accionista de AERIS, que constituye un título valor ejecutable a primer requerimiento por parte del Acreedor y copia certificada del contrato de préstamo firmado por Aeris Holding Costa Rica S.A. (AERIS), con Banco Santander Luxemburgo, además de un archivo que resume los costos financieros generados por dicho financiamiento.

68.- Mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-063-2022 del 10 de marzo de 2022, el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador, con respecto a la viabilidad financiera y repago del financiamiento del Gestor concluye:

Conclusiones

- *La Garantía Corporativa ofrecida por CCR, S.A. de Brasil, es una garantía completamente liquida, que el Banco Santander puede exigir en cualquier momento, ante el no pago de las obligaciones de AERIS con sus acreedores.*
- *Que para efectos de cálculo del P(capex) se utiliza el Costo Financiero Tope del Gestor, que el caso del nuevo cierre financiero incorporando las condiciones del crédito puente formalizado con el Banco Santander es de una TIR del 12.55%, de que es responsabilidad del Gestor de lograr las mejores condiciones financieras del CGI y tomando en consideración de que el cierre financiero más bajo presentado por el Gestor es del 8.33%, es por eta razón, que este último se deberá mantener como Costo Financiero Tope del proyecto, razón por la cual, no se modifican las condiciones incluidas en el MPF actualizado por el Gestor para efectos de equilibrio.*

69.- El Área Legal del Órgano Fiscalizador con oficio CETAC-OFGI-AL-OF-0048-2022 del 11 de marzo de 2022, externó sobre la renegociación del Contrato de Gestión Interesada -CGI- del AIJS lo siguiente:

1.- La situación financiera del CGI se ha visto afectada por razones debidamente sustentadas, el atraso en procesos expropiatorios, temas de competitividad y la fuerza mayor producida por el Covid 19.
2.- La liberalización del mercado de las líneas aéreas, la aparición de operadores de "bajo costo" y de "punto a punto", las políticas de cielos abiertos, entre otras, hicieron que la competitividad en los diferentes destinos resaltó la importancia de los costos de operación en la "batalla" por ganar pasajeros. Costa Rica se ve inmersa en esta realidad mundial y obligada a entrar en esa "batalla" cuyas consecuencias comparte con el Gestor Interesado.
3.- El COVID 19 es un virus que se ha propagado por el mundo y hoy constituye una pandemia que se niega a ceder fuerza. En nuestro país, al igual que en la mayoría de los países en el mundo, ha generado una emergencia y en el caso de Costa Rica, la misma fue decretada por el Poder Ejecutivo el 16 de marzo de 2020. La industria Aeronáutica ha sido fuertemente afectada ya que como consecuencia de las medidas adoptadas al inicio por el Gobierno de la República dispuesto la limitación de ingreso de personas extranjeras. Esa disminución abrupta de pasajeros ha repercutido directamente sobre las líneas aéreas, pero también en actividades directamente ligadas a la aviación. En el caso del AIJS, aún a la fecha, no se consiguen los flujos presentes en al año 2019, generando serias consecuencias financieras para ambas partes del CGI.
4.- Producto de las situaciones descritas (atrasos en expropiaciones, competitividad de tarifas y pandemia) el CGI ha generado un desequilibrio en la ecuación financiera del contrato, de forma extraordinaria, con el agravante que se ha producido en los últimos años de vigencia del CGI, situación que reduce las posibilidades que tiene la Administración para cumplir con el deber de garantizar el equilibrio contractual. Las situaciones que justifican la necesidad de reequilibrar el contrato se encuentran tipificadas en la cláusula 18.2 del CGI.
5.- Frente a la situación de desequilibrio el CGI en la cláusula 18.3 que hemos citado, crea en cabeza del CETAC una potestad discrecional de escoger entre diversas alternativas.
6.- La situación financiera del CETAC y en general la situación económica que atraviesa el Estado costarricense, produce que algunas de las alternativas previstas en el contrato y el ordenamiento jurídico, deban ser descartadas, precisamente porque el CETAC no cuenta en este momento ni en un futuro cercano de las condiciones financieras para hacer frente a una erogación económica de las magnitudes que aquí se ha constituido.
7.- En el supuesto de que se planteé como alternativa de solución la realización de un nuevo proceso licitatorio y que el concesionario o gestor que lo gane asuma el desequilibrio, debe tomarse en consideración que el CGI vigente finaliza en el año 2026 y que el retardo en el pago del desequilibrio a Aeris, podría generar costos adicionales como intereses moratorios, daños y perjuicios y costas procesales, entre otros que agravarían la situación existente.

8.- La posibilidad de revisar el monto compartido con el CETAC de costos asociados con obras u operaciones, no resulta factible, toda vez que de los compromisos contractuales que asumió el Gestor en materia de obras, tan solo restan:

1) INFILL PROYECT, correspondiente a los siguientes Ítems del CIP:

- *Ítem 203: EQUIPAMIENTO y MEJORAS a EDIFICIO TERMINAL EXISTENTE-FASE II)*
- *Ítem 250: EXPANSIÓN DE LA TERMINAL HACIA EL OESTE (BLOQUE W)*

- *Ítem 262: SISTEMA DE CLASIFICACIÓN PARA EL EQUIPO DE MANEJO DE EQUIPAJE.*

2) Bloque X, conformado por los siguientes Ítems del CIP:

- *Ítem 160: EXPANSIÓN DE RAMPA PARA EL BLOQUE X*
- *Ítem 260: EXPANSIÓN DE SALAS HACIA EL OESTE (BLOQUE)*
- *Ítem 261: PUENTES DE ABORDAJE No. 14 y No. 15 (Excluyendo equipo accesorio)*
- *Ítem 264: REUBICACIÓN DEL EQUIPO DE EQUIPAJE SALIENTE (BHS)*

9.- En materia de operaciones, la llegada del virus Covid 19 obligó a la Administración a incurrir en costos que no estaban previstos como los relacionados con los protocolos sanitarios y la seguridad complementaria.
Para el caso de la atención de los protocolos, se generó una Orden de Servicio (OS-86-20), con el fin de poder hacer frente a todos los costos asociados a dichos protocolos y para el caso de los Servicios de Seguridad Complementaria, que si bien antecede a la pandemia, se generó por la falta de personal en la Policía Aeroportuaria para la atención de puestos primarios, que de no ser atendidos, provocarían una afectación al servicio público, lo que obligó al establecimiento de una tarifa que permitiera sufragar los costos de la Seguridad Complementaria en el AIJS.
Precisamente, el apartado 4.4.1 del Apéndice A, referido a "Servicios Adicionales de Operación y Mantenimiento" establece la opción para que el CETAC pueda solicitar al Gestor la prestación de servicios adicionales:
4.4.1 El CETAC podrá solicitarle al Gestor y el Gestor podrá proponer al CETAC la prestación de servicios de operación y mantenimiento adicionales a los Servicios de Operación y Mantenimiento requeridos por este Contrato y normalmente prestados en un aeropuerto internacional (Servicios Adicionales de Operación y Mantenimiento), cuando estos sean necesarios o convenientes para la operación efectiva del Aeropuerto y no se trate de uno de los servicios implícitos de Operación y Mantenimiento regulados en la cláusula 4.2 de este Contrato. Cada solicitud o propuesta de Servicios de Operación y Mantenimiento Adicionales describirá el Servicio Adicional de Operación y Mantenimiento propuesto, la fecha en la cual tal Servicio Adicional de Operación y Mantenimiento comenzará (y, si fuera aplicable, la fecha en que termina) y, si fuera procedente, la remuneración adicional propuesta que el Gestor recibiría por la prestación de tal Servicio Adicional de Operación y Mantenimiento.

En síntesis, no es factible rebajar los costos asociados a obras u operaciones como sugiere la cláusula 18.3 del CGI.
9.- Otra posibilidad que establece la cláusula de cita es una modificación en los Ingresos Reservados al CETAC, es una posibilidad cuya viabilidad depende del análisis financiero.
10.- La posibilidad de modificar el plazo del CGI, surge a partir de la emisión por parte del Poder Ejecutivo del Decreto Ejecutivo No. 42928-MOPT publicado en La Gaceta Nº 96 — Jueves 20 de mayo del 2021, y que modificó el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Decreto Ejecutivo Nº 26801-MOPT del 19 de marzo de 1998, en dicha reforma se equiparó el plazo de dichos contratos al establecido por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Esta norma complementada las normas constitucionales, legales y contractuales citadas y los principios de

mutabilidad del contrato y modificación unilateral del contrato, ofrecen el marco jurídico necesario para que la Administración Aeronáutica pueda considerar esta alternativa como válida a efecto de modificar tanto el plazo como algunas condiciones del CGI, dentro del marco de legalidad que corresponde

11.- Para la modificación del CGI, la Administración debe demostrar que cumple con los presupuestos establecidos por el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

12.- En el ánimo de justificar que la propuesta que se presenta es la mejor forma para satisfacer el interés público hemos dejado evidencia de que los fines legales que persigue el CGI derivan de la Ley General de Aviación Civil, el Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y el propio CGI.

13.- Del análisis del conjunto de circunstancias que rodean la negociación que se pretende, se concluye que la ampliación del plazo del CGI y una modificación en los Ingresos Reservados al CETAC, ofrecen los elementos necesarios para ser considerados como las alternativas que mejor satisfacen el interés público.

14.- Sustentado en párrafo 2 del inciso f del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, esta Asesoría Jurídica concluye que la prórroga al CGI que se puede obtener es de un máximo de 10 años y que, para un plazo mayor, se requeriría una autorización previa de la Contraloría General de la República.

15.- La Administración Aeronáutica cuenta con dos alternativas para materializar la modificación del CGI, la primera suscribiendo la Adenda correspondiente y remitiéndola a la CGI para su refrendo o solicitar la autorización previa que se deduce del penúltimo párrafo del artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, en relación con el artículo 4 del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública de la Contraloría General de la República.

70.- En fecha 14 de marzo de 2022, la asesora externa **Jill Jamieson** emitió un tercer informe, denominado "*Verificación de Medidas para Restituir el Equilibrio financiero de CGI*", en el que manifiesta lo siguiente:

$$\underbrace{\sum_{t=k+1}^{n+m}\frac{(\%\times Y)_t - T_t}{(1+r)^t}}_{\text{Pre-COVID [\$155.287M]}} - \sum_{t=k+1}^{n+m}\frac{C_t + A_t}{(1+r)^t} = \underbrace{\sum_{t=k+1}^{n+m}\frac{(\hat{\%}\times \hat{Y})_t - \hat{T}_t}{(1+r)^t}}_{\text{Post-COVID [\$155.287M]}} - \sum_{t=k+1}^{n+m}\frac{\hat{C}_t + \hat{A}_t}{(1+r)^t}$$

Para estos efectos, es conveniente resumir los cálculos utilizados para determinar el monto de desequilibrio:[3]

Cálculo Independiente de Desequilibrio ($000):

PRECOVID	VPN (7.32%)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ingresos	$489,124	$73,796	$89,416	$100,418	$105,815	$108,701	$111,368	$53,249	$642,764
O&M	$148,804	$27,533	$28,364	$29,618	$30,105	$31,082	$31,819	$15,102	$193,621
Amortización	$151,963	$10,954	$26,630	$41,983	$ 40,431	$40,022	$ 39,844	$ -	$199,865
Impuestos	$29,804	$ -	$3,538	$ 4,924	$ 7,383	$ 8,980	$ 10,668	$6,383	$ 41,876
Total	$158,554	$ 35,310	$ 30,885	$ 23,893	$ 27,897	$ 28,616	$ 29,036	$ 31,765	$ 207,402

POSTCOVID	VPN (7.32%)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ingresos	$335,918	$28,460	$30,483	$54,405	$73,168	$101,609	$104,594	$39,242	$431,960
O&M	$120,945	$17,972	$19,072	$25,144	$26,611	$28,575	$29,508	$12,867	$159,755
Amortización	$134,260	$10,954	$13,696	$17,775	$46,642	$46,234	$46,056	$-	$181,358
Impuestos	$14,692	-	-	-	1,239	9,681	10,639	-	$21,559
Total	$40,017	$(471)	$(2,286)	$11,486	$(1,325)	$17,119	$18,390	$26,375	$69,289

Subtotal Desequilibrio	*$122,537 (vpn)*
Medidas Temporales	$3,266
Desequilibrio Total	$109,271 (vpn)

Subtotal Desequilibrio	*$138,113 (dólares nominales)*
Medidas Temporales	$3,266
Desequilibrio Total	$134.847 (dólares nominales)

Con base en lo anterior, para restituir el equilibrio, el valor presente de las utilidades después de impuestos del Gestor tendrá que alcanzar un monto de aproximadamente $155.287.000, el valor presente establecido en el modelo PRE-COVID, menos los ingresos relacionados con las medidas temporales:[4]

Resumen del Cálculo	
Equilibrio PRE-COVID (VPN)	$158.553.947
Medidas Temporales	-$3.266,470
VPN Requerido para Restituir el Equilibrio POST-COVID	$155.287.470

[3] Existen ligeras diferencias entre las cifras indicadas aquí y las contempladas en los informes anteriores. Estas diferencias se derivan principalmente del redondeo de números, así como la actualización del modelo financiero con la información real del cierre 2021.

[4] En coordinación con el Gestor, el CETAC autorizó varias medidas temporales para mitigar el impacto negativo a la industria aeronáutica de la pandemia COVID-19. Estas medidas incluyeron, entre otras, la suspensión temporal de facturación y descuentos sobre tarifas y rentas. A pesar de que estas medidas pudieran haber impactado el balance de los derechos económicos del CGI, mediante el artículo tercero de la Sesión Ordinaria 21-2021, del 15 de marzo del 2021 el CETAC afirmó, con base en las comunicaciones con el Gestor, que éste "*no podrá incluir dentro del cálculo del desequilibrio financiero generado (...) por la pandemia del Covid-19, la merma de ingresos que la medida pueda generar durante su aplicación según lo propuesto*". Por lo tanto, es necesario restar estos montos ($3.27 millones) del equilibrio PRE-COVID calculado con base en la fórmula 2.

Posteriormente, se verificó en el modelo que el impacto de los ajustes contractuales propuestos por el Gestor efectivamente logran restituir el equilibrio económico contractual en esa magnitud:

-------- EQUILIBRIO CON LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR EL GESTOR--------																			
	VPN (7.32%)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ingresos	615,791	28,460	41,388	49,629	50,512	60,174	69,215	72,425	74,990	77,896	80,644	82,990	85,740	87,836	88,986	91,565	94,213	48,232
O&M	344,225	17,977	19,031	29,870	33,204	35,270	36,860	38,003	39,485	40,871	42,302	43,955	45,676	47,468	50,137	52,121	54,187	39,197
Amortizacion	94,791	10,954	6,120	10,943	9,391	8,963	16,146	12,383	12,383	12,383	12,383	12,383	12,383	7,342	7,342	7,342	-	-
Impuestos	21,489	-	-	-	-	-	-	-	3,795	4,251	4,739	5,091	5,737	6,384	6,557	7,324	7,493	-
Total	155,287	(471)	16,237	8,815	7,917	15,971	16,208	22,039	19,327	20,393	21,220	21,560	21,943	26,643	24,950	24,778	32,533	9,035

Como se evidencia en la tabla arriba, el valor presente de las utilidades después de impuestos del Gestor proyectado en el modelo financiero Base Case llega a $155.286.614, así reestableciendo el equilibrio contemplado en el modelo PRE-COVID.[5]

Si bien estas proyecciones contempladas en el modelo Base Case demuestran que las medidas propuestas restituyen el equilibrio económico del CGI, es importante tener presente que estos cálculos dependen de varios supuestos, incluyendo proyecciones de pasajeros y actividades aeronáuticas. Así las cosas, se recomienda que el CETAC establezca un mecanismo para verificar formalmente el comportamiento real económico del CGI desde aquí en adelante. Esto podría incluir un procedimiento anual para actualizar el modelo financiero con base en el comportamiento financiero real del proyecto, así como la creación de un procedimiento extraordinario para la actualización de este modelo base para circunstancias especiales, como un refinanciamiento, modificaciones del CGI para incluir nuevas obras, etc. Como parte del procedimiento anual para la actualización del modelo financiero Base Case, debe incluirse un análisis del equilibrio, incluyendo entre otros, una revisión de los ingresos provenientes del CRF. En el caso de que los ingresos superen las proyecciones utilizadas para efectos de calcular el equilibrio/reequilibrio, el CETAC deberá mantener la potestad discrecional de reducir el monto del CRF, acortar su plazo de aplicación, o eliminarlo, de tal manera de que el CRF sea vigente únicamente hasta que el equilibrio hay sido restituido.

Por otro lado, es importante aclarar que el monto del nuevo cargo establecido con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF") se establece en $1,56 por pasajero, en vez del monto de $2,409 por pasajero contemplado en el oficio GO-DE-21-1068 de fecha 10 de diciembre del 2021. La razón por esta reducción se debe a una aclaración sobre el alcance del CRF, ya que anteriormente el Gestor lo contempló dentro de los ingresos distribuibles, pero ahora se trata de un ingreso asignado en 100% al Gestor con el propósito de restituir el equilibrio conforme con el artículo 18 del CGI.

[5] Estos cálculos también se confirman en la hoja de cálculo denominada "Equilibrio" del modelo financiero "20220229 CGI Equilibrium Base Case".

III. Verificación de la Garantía Ofrecida por las Empresas Matrices

Dado que las medidas propuestas por el Gestor para restituir el equilibrio financiero del CGI provoca una discordancia entre sus obligaciones financieras (específicamente el programa de amortización de su deuda) y el plazo para la recuperación de algunas inversiones efectuadas en obras por medio de las tarifas, mediante el Artículo Quinto de la Sesión Ordinaria 96-2021, celebrada el 20 de diciembre de 2021, el CETAC solicitó que el Gestor evidencie que estas medidas no impiden su habilidad para cumplir con sus obligaciones crediticias, ni trasladan riesgos financieros al CETAC de un posible incumplimiento del Gestor ante sus acreedores.

Para tales efectos, mediante oficios GO-FI-22-040 y GO-FI-22-053 del del 11 de enero de 2022 y 14 de enero de 2022 respectivamente, el Gestor presentó lo siguiente:

- La Acta de la Reunión del Consejo de Administración de CCR, S.A., celebrada el 16 de diciembre de 2021, aprobando la provisión de una garantía corporativa por parte de CCR, SA del acuerdo de financiamiento del AERIS, así como el otorgamiento de garantías de proyectos, en su caso, por parte de AERIS y sus accionistas directos.
- Borrador de la Carta de Garantía ofrecido por CCR, S.A.,
- Los estados financieros correspondientes a la empresa CCR de los períodos 2018, 2019 y 2020

Posteriormente, mediante oficio GO-LE-22-223, con fecha de 04 de marzo de 2022, el Gestor presentó la a carta de garantía definitiva y ejecutada para respaldar el financiamiento del Gestor.

CCR, S.A., una empresa debidamente constituida de acuerdo con las leyes de Brasil, con domicilio social en São Paulo, SP, Brasil, es el holding del accionista principal del Gestor, AERIS. La garantía financiera ofrecida por CCR es a favor de Banco Santander, en su condición de acreedor del Gestor, y se compromete a ser garante y deudor principal, responsable conjuntamente con AERIS por todos los montos pendientes relacionados con las obligaciones financieras de AERIS, presentes o futuras, que surja de o en relación con el préstamo pactado. El alcance de la garantía suscrita abarca un monto principal de US$130.000.000, incluyendo, pero no limitado a, montos de capital denominados en dólares, intereses devengados y cargos incurridos en el mismo, comisiones, gastos, multas e indemnización de conformidad con los términos y condiciones del préstamo pactado ("Obligaciones Garantizadas"), según las condiciones definidas en la citada garantía.

La garantía, inscrita en el Registro de Escrituras y Documentos conforme con las Leyes de La República Federativa de Brasil, tiene validez a partir de 15 de febrero de 2022 y seguirá siendo válida en todos sus términos hasta la fecha del pago completo de todas las Obligaciones Garantizadas.

La garantía corporativa es válida y efectivamente logra resguardar al CETAC y el Estado de las consecuencias de cualquier incumplimiento por parte del Gestor con sus obligaciones financieras relacionadas con el CGI. En cuanto a la viabilidad financiera de esta garantía, vale mencionar que CCR, S.A. cuenta con una calificación crediticia "investment-grade", evidenciado por lo siguiente:

Agencia	Calificación
Standard & Poor's	brAAA / Estable
Fitch	AA+(bra)/Negativo
Moodys	Aa1/ Positivo

-6-

Además, los estados financieros del CCR, S.A suministrados por el Gestor mediante oficio GO-FI-22-053 confirman que la empresa cuenta con liquidez más que adecuada para efectos de rendir y asegurar el cumplimiento de esta garantía.

En conclusión, la garantía ofrecida es válida y viable, revelando de toda participación en el riesgo financiero al CETAC relacionado con la discordancia entre los flujos de caja contempladas en el restablecimiento del desequilibrio a través de los 10 años de extensión y las obligaciones financieras del Gestor.

IV. Otras Consideraciones

1. Actualización y Auditoria del Modelo Financiero

Si bien el modelo de proyecciones financieros no debe interpretarse como una garantía de ingresos al Gestor, debido a su incidencia en el cálculo y determinación de ciertos derechos contractuales,[6] es imprescindible que exista un procedimiento formal y regulado para la actualización y revisión del modelo. Se recomienda, como mínimo, que este procedimiento se lleve a cabo anualmente para actualizar el modelo financiero con base en el comportamiento financiero real del proyecto, así como para analizar y verificar el equilibrio contractual. Además, debe establecerse un procedimiento extraordinario para la actualización del modelo financiero para circunstancias excepcionales, como para reflejar un refinanciamiento del proyecto, modificaciones del CGI para incluir nuevas obras, la cancelación anticipada de todo o una parte de la deuda del Gestor ("prepayment"), etc. Cualquier actualización del modelo debe ser debidamente justificada y aprobada, con los cambios específicos expresamente anotados dentro del mismo modelo en una hoja que incluye el resumen de los cambios introducidos y su fecha de aprobación. Este procedimiento tiene el beneficio de maximizar la transparencia, estableciendo claramente una base financiera para el proyecto.[7]

Para tales efectos, y de conformidad con normas internacionales del financiamiento de proyectos, se recomiende que el CETAC requiera que el modelo financiero "base case" sea auditado por una empresa debidamente calificada ("Auditor del Modelo Financiero"). El Auditor del Modelo Financiero deberá ser aprobado por el CETAC. A este fin, el Gestor deberá proponer el Auditor del Modelo Financiero, enviando al CETAC la siguiente información:

(a) el nombre y la dirección del Auditor del Modelo Financiero propuesto;
(b) una lista de proyectos, agrupados por ubicación geográfica, para los cuales el Auditor propuesto ha proporcionado servicios de auditoría de modelos financieros para proyectos de infraestructura;
(c) una lista de los miembros del equipo del Auditor del Modelo Financiero; y
(d) un currículum para cada miembro del equipo del Auditor de Modelos Financieros.

El Gestor pagará todos los costos asociados con la auditoría del modelo. El CETAC utilizará sus mejores esfuerzos para responder a la propuesta presentada por el Gestor dentro de los cinco (5) días hábiles

[6] Por ejemplo, el modelo financiero se usa para efectos de los cálculos relacionados con el equilibrio contractual contemplados en el artículo 18 del CGI, así como en otras instancias, como por ejemplo en los cálculos para determinar la compensación en el caso de una terminación anticipada, etc.

[7] Nótese que este modelo base para efectos del equilibrio es probablemente diferente que el modelo que se utiliza para efectos de la ARESEP y el cálculo tarifario, ya que el modelo tarifario puede reflejar circunstancias y condiciones diferentes que las debidamente pactadas en el CGI.

posteriores a su recepción. Si el CETAC determina que el Auditor del Modelo Financiero propuesto no cuenta con las calificaciones, experiencia e independencia necesarias para llevar a cabo una auditoría independiente, así se lo manifestará al Gestor, quien deberá presentar un candidato diferente y el CETAC deberá responder dentro de unos cinco (5) días hábiles después de la presentación del nuevo candidato por parte del Gestor.

La opinión del Auditor entregada al Gestor también deberá enviarse al CETAC. El contrato de servicios de auditoría debe establecer la responsabilidad del Auditor del Modelo Financiero ante el CETAC por cualquier falla del Auditor del Modelo Financiero para identificar cualquier error en el Modelo Financiero, durante un periodo de cinco (5) años y en una cantidad mínima de US$2,000,000; disponiéndose que dicha garantía solo se exigirá en caso de que el Auditor del Modelo Financiero no cuente con un seguro de responsabilidad profesional por el monto y por la duración de al menos 5 años aquí recomendada.

Una vez auditado el modelo financiero, se recomienda que en ningún caso podrán modificarse las fórmulas del Modelo Financiero "Base Case" sin un acuerdo previo por escrito firmado por el Gestor y el CETAC.

2. Fiscalización Contractual

Después de establecer los mecanismos para restituir el equilibrio, se recomienda que el CETAC -a través del OFGI- amplie y fortalezca el nivel de fiscalización del CGI, ya que va a ser necesario verificar la recuperación del equilibrio, así como asegurar que el Gestor cumpla tanto con los estándares establecidos en el Contrato. Además, como consecuencia de la ampliación del plazo, será necesario realizar un análisis financiero y técnico del nuevo programa de obras propuesto por el Gestor. Igualmente, el CETAC debe revisar los términos del nuevo financiamiento del Gestor para determinar si todos los costos asociados con el financiamiento califican para efectos tarifarios y/o para efectos de los cálculos de compensación por terminación anticipada conforme con los términos del CGI. Al mismo , el CETAC debe empezar de preparar para la gestión de "Handback"[8] a finales del CGI, estableciendo las condiciones y procedimientos para la devolución de activos y transición de las operaciones aeroportuarias.

Para habilitar esta ampliación de funciones en el alcance de fiscalización, parece prudente considerar un incremento en el monto anual asignado al fondo de fiscalización. Las proyecciones en el Modelo Financiero indican que el fondo de fiscalización alcanza a un promedio anual de 0,54% de los ingresos aeroportuarios, lo cual es un nivel bajo considerando la complejidad de este proyecto. Por otro lado, y de mayor preocupación, es el hecho que el fondo de fiscalización como porcentaje de las actividades y de los ingresos aeroportuarias está cayendo anualmente en términos relativos, reduciendo así su capacidad presupuestaria justamente cuando el proyecto requiere mayores niveles de fiscalización. Por esta razón, se recomienda que el CETAC y el Gestor consideren incluir dentro del adenda un aumento en el monto asignado anualmente al fondo de fiscalización, para que refleje aproximadamente 1,00% de los ingresos aeroportuarios. De esta forma y en aras de resguardar los intereses públicos, el OFGI puede disponer de los recursos suficientes para fiscalizar adecuadamente las obligaciones contractuales del Gestor.

[8] Los contratos APP generalmente especifican la condición requerida de los activos y bienes al final del plazo del contrato. La condición en la devolución depende de los procedimientos de mantenimiento y operación empleados a lo largo del ciclo de vida de la instalación, por lo que el Gestor debe desarrollar un plan de reemplazo de capital o gestión de activos para equipos, sistemas y activos.

71.- Con respecto a la presentación del MPF con información real al 2021, el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-066-2022 de 15 de marzo 2022 procedió a verificar las variables indicadas por el Gestor, la metodología y resultados obtenidos, para cada uno de los puntos de la siguiente manera:

- *Actualización de datos al 2021 en el MPF*
- *Información de los Estados Financieros auditados al 31 de diciembre del 2021.*
- *Inclusión de los Fondos de Desarrollo y Mantenimiento y Fondo de Desarrollo de Futuro Aeropuerto*
- *Inclusión de la tarifa Covid Recovery Fee, como un ingreso reservado al Gestor.*
- *Se verificó que solo se incluyeran las obras pendientes de trasladar y construir por parte del Gestor a tarifas, conforme al CGI actual, no se incluyen obras nuevas conforme al plan presentado*
- *El cálculo de los ingresos proyectados, conforme a las tarifas calculadas, en el sentido de la aplicación del cálculo de los ingresos del MPF.*
- *En relación con el punto anterior, para una estrategia de tarifas competitivas para el AIJS, desarrollado por la Consulta Jill Jamieson, logra que, durante esta etapa de recuperación del desequilibrio por parte del Gestor, se logren tarifas muy competitivas para la operación de un A-320 en el AIJS, como se muestra a continuación*



72.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0220-2022 del 16 de marzo de 2022 el Inspector General del Órgano Fiscalizador solicitó al Gestor aclaración sobre el Modelo Base Case. Esto en virtud de que en la hoja IS, fila 167, el cálculo del "Operator Fee" sube desde su nivel histórico de 5% del EBITDA a 10% del EBITDA en el año 2023 hasta finales del plazo. Este ajuste resulta en un incremento en la compensación del Operador de casi $30 millones versus los niveles calculados con base en el 5% originalmente contemplado.

73.- El día 17 de marzo de 2022, con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0224-2022, el Inspector General del Órgano Fiscalizador remitió al Gestor el Borrador de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada, procediendo el Gestor a través del oficio GO-LE-22-282 de fecha 18 de marzo de 2022 y GO-LE-22-285 del 21 de marzo de 2022 a expresar su anuencia con respecto al texto de la adenda presentada, señalando algunos aspectos en la

redacción en cuanto a: *ARTÍCULO VI: REVISIÓN DEL MODELO FINANCIERO CASO BASE 1. Auditoría del Modelo Financiero, 2. Actualización Anual del Modelo Financiero y 3. Actualización Extraordinaria del Modelo Financiero.*

74.- El Lic. Claudio Donato, Asesor Legal Externo del Órgano Fiscalizador/CETAC, mediante dictamen legal de fecha 20 de marzo de 2022, emitió las siguientes conclusiones:

> ***"III. Conclusiones:***
> *Se erige como principio que reconoce que el contrato administrativo (por su propia naturaleza) resulta mutable, ya que el interés público que la Administración desea satisfacer por su medio es cambiante. Esto sucede, entre otras cosas, por el largo período de tiempo en el que normalmente se desarrollan las relaciones contractuales de la Administración Pública, como es el caso del CGI, o por los cambios en el entorno, que provocan que lo contratado sufra un desajuste con el fin que se pretende satisfacer. Consecuentemente, la Administración puede modificar sus relaciones contractuales en curso de ejecución ante el cambio de circunstancias para cumplir con la finalidad perseguida. En el caso bajo estudio, las circunstancias que motiva la modificación contractual son objetivamente ciertas, justas y necesarias para poder adecuar la ejecución del contrato al interés público, y así adicionalmente se ha dispuesto en el propio texto del Contrato.*
>
> *Así se ha reconocido, entre muchas, en la sentencia No. 998-98 de la Sala Constitucional en la que sobre este principio se ha establecido que la administración cuenta con los poderes y prerrogativas necesarias para introducir modificaciones a los contratos, con el objeto de que cumplan con el fin público asignado que debe proteger y realizar.*
>
> *Según todo lo expuesto, encontramos que, actualmente, dadas las circunstancias que han afectado al CGI producto del COVID-19, existe la necesidad y la obligación legal de reestablecer el equilibrio económico del contrato, y que, dentro de los aspectos considerados para mejor satisfacer el interés público, lo más conveniente es realizar una prórroga al plazo del contrato hasta por 10 años adicionales y establecer una tarifa especial para la recuperación económica provocada por esta pandemia.*
>
> *El CGI reguló de manera muy específica los supuestos bajo los cuales procedería restablecimiento del equilibrio financiero del contrato. En línea con esto tenemos que, por disposición legal, la Administración tiene el deber de mantener el equilibrio del contrato y que dichos contratos, por su naturaleza mutable, habilitan a la Administración a realizar las modificaciones que estime necesarias. En esa línea, la Administración ha determinado que la ampliación al plazo contractual es necesaria para redireccionar el contrato a las necesidades actuales con el fin de lograr la continuidad del servicio y cumplir con el interés público.*
>
> Entonces, se concluye:
> *1.- De conformidad con el principio de intangibilidad patrimonial del contrato, las partes están obligadas a mantener el equilibrio financiero del contrato. Una vez comprobados los supuestos que genera el desequilibrio y verificado que el mismo no obedece a incumplimientos del Gestor Interesado, la Administración está obligada a restablecer dicho equilibrio.*

2.- Una vez presentada la propuesta de reequilibrio del CGI de parte del Gestor y analizada por el CETAC; se establecen como medidas para el requilibrio financiero del contrato, el establecimiento de una tarifa para la recuperación de los efectos del COVID y la extensión del plazo del CGI hasta por diez años adicionales. Esto permite también que la amortización de las inversiones autorizadas y realizadas por el Gestor interesado se hagan en un plazo mayor, lo que alivia el monto de aumento de las tarifas para amortizar las obras ejecutadas, con lo cual se logra que el principal aeropuerto del país se mantenga competitivo y continue atrayendo líneas aéreas y vuelos para Costa Rica.

3.- El CETAC está legalmente facultado para tomar un acuerdo mediante el cual determine el monto del desequilibrio del CGI causado por efectos de la Pandemia del COVID 19, y establezca como medidas para el restablecimiento del equilibrio financiero la extensión del plazo hasta por 10 años adicionales del CGI, el establecimiento de una tarifa de recuperación por el COVID 19 y un ajuste en las tarifas que permita un plazo más amplio para la amortización de las inversiones autorizadas, ejecutadas y puestas en operación.

4.- Tanto la validez como eficacia jurídica de la Adenda No. 4 que se propone deberá quedar condicionada a la autorización previa por parte de la Contraloría General de la República y al refrendo de legalidad.

5.- La garantía de cumplimiento existente se mantendrá por todo el plazo del CGI, sin que exista necesidad de variarla, por cuanto la finalidad de la Adenda es restablecer el equilibrio financiero del CGI.

6.- Bajo el conocimiento del suscrito, no existen incumplimientos por parte del Gestor Interesado, ni existe ninguna razón que le restrinja o limite la posibilidad de contratar con el Estado. No obstante, al momento de remitir la Adenda No. 4 para la autorización de la Contraloría General de la República, se deberán adjuntar las declaraciones juradas y comprobantes que acrediten esta situación.

7.- Tanto el Informe Final del OFGI que permite fundamentar el acto administrativo que se somete a consideración del CETAC, como el contenido de la Adenda No 4 sometida a la aprobación del CETAC, permiten concluir en opinión legal del suscrito, que el contenido del acto administrativo es lícito, posible, claro, y en la medida de lo posible, dada la complejidad del tema, también es preciso. Asimismo, el contenido del acto administrativo propuesto comprende todas las cuestiones de hecho y de derecho surgidas del motivo, y que se propusieron a través de un proceso interactivo, multidisciplinario y transparente con el Gestor Interesado, quien es parte interesada. Asimismo, revisados los términos de la Adenda, esta es proporcional al fin legal pretendido por el CGI y a los motivos regulados en el ordenamiento jurídico y en el Contrato. También, que los temas que requirieron algún grado de discrecionalidad, como, por ejemplo, el cálculo del plazo de extensión de hasta 10 años y el monto de la tarifa por recuperación del COVID, fueron tratados de forma eficiente y razonable, de conformidad con las reglas del financiamiento de proyectos y demás consideraciones técnicas, y aplicando los principios elementales de justicia, lógica o conveniencia (arts. 15, 16, 132 y 133 LGAP)

8.- Esta opinión legal se hace sin reservas, con base en los documentos de Informe Final del OFGI al que se adjuntará y a la propuesta de Adenda No. 4 que el suscrito ha tenido a la vista".

75.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022 del 21 de marzo 2022, el Inspector General del OFGI, remitió al Consejo Técnico de Aviación Civil el Informe final sobre la necesidad de modificar el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria con sustento en el artículo XVIII para efectos de reajustar el equilibrio financiero y con ello mantener la competitividad de este y, la presentación del proyecto de Adenda No. 4 al CGI, para el análisis y la aprobación del CETAC.

76.- Mediante artículo 04 de la sesión ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022, el CETAC aprobó la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Contrato de Gestión Interesada), mediante el cual, para efectos de reestablecer el equilibrio financiero del contrato, acordó, entre otros, **prorrogar el plazo de dicho contrato por diez años adicionales**.

Textualmente señala el acuerdo:

> *De conformidad con los antecedentes citados y los criterios externados por este Órgano Fiscalizador y, los Asesores Externos especializados en el ámbito legal y financiero, con amplia experiencia en contratos de alianzas público-Privados, es que se ha preparado el presente informe, que sirve de motivación del acto administrativo que recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:*
>
> 1. *Aprobar informe final presentado por el Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022, sobre la necesidad de modificar el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria para efectos de reajustar el equilibrio financiero del CGI.*
>
> 2. *Aprobar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada para la restitución del equilibrio económico del CGI, que se adjunta a este informe como Anexo XXVI.*
>
> 3. *Aprobar el Modelo de Proyecciones Financieras Caso Base, para la Restitución del Equilibrio Económico del CGI, el cual se Anexa a la adenda No. 4. Este modelo servirá como el caso base para monitorear y verificar todo lo relacionado con la restitución del equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada del AIJS.*
>
> 4. *Modificar el punto 5 inciso ii) del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:*
>
> > *"Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto de $1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero entrando y $1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero saliendo y pasajero entrando hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que suceda primero."*

5. *Modificar el punto 3 del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:*
   "Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado por las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos ($109.270.679,76), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos (US $155.287.470,12)."1

6. Autorizar al presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil a rubricar la Adenda No. 4 del Contrato de Gestión Interesada, y la remisión a la Contraloría General de la República para su respectiva autorización y refrendo, junto con el presente Informe Final del OFGI y los documentos que se le anexan, y que conforman el expediente administrativo.

77.- Con oficio CETAC-OF-2022-0062 del 28 de marzo 2022, el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil remitió a la Contraloría General de la República la solicitud de autorización previa para la modificación del Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con fundamento en el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa; adjuntando la Adenda No. 4 y el expediente administrativo.

78.- Que el ente contralor con oficio 06038 (DCA-1111) del 4 de abril 2022, solicitó algunas aclaraciones de forma, específicamente sobre el acceso a la información aportada.

79.- La Contraloría General de la República, mediante oficio 06261 (DCA-1148) del 6 de abril 2022, solicitó información adicional, específicamente la remisión del expediente administrativo, debidamente certificado. Dicha información fue atendida por el Órgano Fiscalizador, según oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0290-2022 del 18 de abril de 2022 y puesta en conocimiento de la Contraloría por parte del CETAC a través del oficio CETAC-OF-2022-0080 del 18 de abril de 2022, en el cual se indicó que: "*los archivos que inicialmente se remitieron, que forman parte del expediente administrativo del proceso de restablecimiento del equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada son documentos preparatorios, que explican la posición que sobre este tema se han acordado entre las partes interesadas.* Además, se remitieron los expedientes de las contrataciones de los expertos externos que rindieron informes en el proceso de análisis.

80.- Con oficio N°7352 (DCA-1336) del 3 de mayo de 2022 la Contraloría General de la República solicitó requerimiento de información dentro de la solicitud de modificación al Contrato de Gestión Interesada, sobre aspectos generales de la Gestión, el Desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada, aspectos de competitividad y la no decisión de no trasladar obras a las tarifas y obras pendientes a trasladar a tarifas e identificación de estas, sobre el desequilibrio y su restablecimiento etc.

81.- A efectos de brindar la respuesta a la Contraloría General de la República, a las preguntas, requerimientos de información, aclaraciones y demás criterios técnicos y legales que fundamentan la solicitud del CETAC, el Órgano Fiscalizador con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0352-2022 del 04 de mayo de 2022, recomendó al CETAC solicitar una prórroga al ente contralor, para la atención de la información. Dicha solicitud fue sometida al ente Contralor, según oficio CETAC-OF-2022-0092 del 5 de mayo de 2022.

82.- La Contraloría General de la República, mediante oficio N° 07774 (DCA-1415) del 10 de mayo, 2022 dio respuesta afirmativa a la solicitud de prórroga planteada, en los siguientes términos:

> *Al respecto, se le hace saber que esta Contraloría General se encuentra anuente a conceder una prórroga considerando la complejidad de la información solicitada, prórroga que se concede hasta un máximo de siete días adicionales al plazo concedido mediante oficio No.07352 ya indicado, para un plazo total de quince días para responder el requerimiento. En virtud de lo anterior, dicha Administración deberá remitir la información requerida a más tardar el día martes 24 de mayo de 2022.*
> *Se advierte a la Administración que en el supuesto que la información no sea remitida en el plazo dispuesto, se procederá al archivo de la gestión.*

83.- Con oficio GO-FI-22-437 del 12 de mayo de 2022 el Gestor dio respuesta a la consulta realizada por el OFGI mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0220-2022 en relación con el modelo Base Case, manifestando lo siguiente:

> *Primeramente, es importante mencionar que, en aplicación de las mejores prácticas de mercado, el modelo ha considerado un importe fijo por concepto de honorario del Operador, en este caso el socio mayoritario que dispone de toda una estructura organizacional para asegurar el óptimo desempeño de su subsidiaria, ajustado a la realidad del valor percibido por los servicios proveídos por la casa matriz.*
>
> *En 2018, el Grupo CCR realizó la adquisición de la mayoría de las acciones de AERIS, y eso lleva como consecuencia un mayor involucramiento corporativo en el proyecto y por ende un aumento en los costos en que incurren para la atención del negocio, si bien ese incremento no se había realizado debido a la afectación al flujo de caja de la empresa causado por la pandemia, no obstante lo cual ahora resultaba imprescindible y necesario desde la óptica de una transparente administración del grupo societario, proceder con la actualización del contrato de asesoría del grupo accionista, tasado en el valor percibido por los servicios proveídos.*
>
> *A los efectos de definir el importe que a valor de mercado tiene esa asesoría, se utilizó de estudio independiente que utilizo el método "PC" para evaluar cual sería un valor adecuado.*
>
> *El método del "PC" evalúa el carácter de mercado de las transacciones controladas a través de la comparación de los términos pactados en una transacción controlada con los términos acordados en una transacción comparable no controlada. Las Guías de la OCDE establecen que cuando es posible hallar una transacción comparable no controlada, la aplicación del método mencionado es el modo más directo y confiable de aplicar el principio "arm's length"*
>
> *De esta forma, el costo de estos servicios ha sido revisado de manera independiente, y acordado con fundamento en los estudios de precios de transferencia, bajo el método PC (Precio Comparable no controlado), a cuyo efecto se ha determinado que el costo a precios de mercado, se debería ubicar en el percentil 75 de dichos precios de mercado, según se muestra en el siguiente cuadro:*

Costos de Mercado comparables bajo:

Compañía que provee el servicio	Título del contrato	# Exhibit	Fecha efectiva	Comisión pactada
Búsqueda 1				
GPB Debt Holdings II LLC	Consulting services	EX-10.6	2/12/2016	3,50%
Búsqueda 2				
DM Enterprises LLC	Management services agreement	EX-6	3/5/2018	12,00%
Experiential Squared, Inc.	Management services agreement	EX-10.6	9/7/2018	10,00%
S. Wolfe & Associates, Inc.	Consulting agreement	EX-33	3/5/2013	5,00%
The Dunn Group, LLC	Consulting services agreement	EX-10.1	9/25/2015	10,00%
AeroGrow International, Inc.	First amendment to collaboration services agreement	EX-10.6	7/15/2016	2,00%
Búsqueda 3				
Mr. Jackson Streeter	Consulting Agreement	EX-10.1	2/8/2019	3,00%
			Rango de mercado	
			Percentil 25	3,25%
			Percentil 50	5,00%
			Percentil 75	10,00%

Comparativamente, la tasa propuesta se ubica próxima al percentil 75 del mercado

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Promedio
Management Fee - Metodo PC	9.4%	8.3%	7.5%	7.3%	7.2%	7.0%	6.9%	6.9%	6.8%	6.7%	6.8%	6.7%	6.7%	12.9%	7.6%

Es importante destacar que, dada la naturaleza de estos servicios, en cuanto a los requerimientos de experiencia, conocimiento y especialización, no es posible contratar con un tercero.

Los servicios que recibimos de casa matriz tienen un valor estratégico y financiero fundamental para la continuidad del proyecto, de los cuales destacamos:

1) *Diversas iniciativas de contratación de servicios por su escala, permiten ahorros importantes en diversas líneas de costo.*
2) *Contar con el conocimiento y asesoría de un grupo que opera 20 aeropuertos en América Latina para desarrollo comercial, administrativo y operacional*
3) *Soporte del centro de los servicios compartidos (GBS) con apoyo en contabilidad, planeación financiera, financiamiento, estrategias de mercado, sistemas de tecnología.*
4) *Proporciona sistemas de información gerencial (ERP) como SAP, que permiten robustecer el análisis económico, contable y financiero de la operación.*
5) *Sistema de auditorías y controles internos que son aplicados en las unidades de negocios y que generan valor a la operación de AERIS y traen transparencia y confiabilidad en los procesos.*
6) *Robustecimiento de sistema de Cumplimiento y Gobernanza que es desarrollado con las mejores prácticas de mercado y que permite mejorar el perfil de frente a los mercados*

financieros, lo que a su vez traduce mayores opciones de conseguir mejores ofertas financieras que finalmente traducen impactos positivos para el proyecto.

7) *Además del respaldo financiero que es de suma importancia como se vio en el refinanciamiento puente de US$ 130.000.000, realizado en febrero 2022 donde el financiamiento como tal y la mejora en las condiciones de este se lograron única y exclusivamente a través del respaldo corporativo (no obligatorio para los accionistas).*

Este financiamiento permitió al gestor no solamente estabilizar la situación inminente de insolvencia por cuenta de la pandemia, sino también evitar consecuencias serias de un posible incumplimiento con los acreedores anteriores, dado que a esa fecha no se disponía de una solución por parte del Gobierno para el reequilibrio.

8) *Asociado a lo anterior, la fuerza financiera del Grupo permite la búsqueda de mejores condiciones financieras para futuras necesidades de financiamiento del proyecto.*

84.- Que en relación con los ajustes realizados al Modelo de Proyecciones Financieras "caso base" el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador, mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-125-2022 del 20 de mayo de 2022 indicó:

Con lo cual, se da por aceptados por parte de la Asesoría Financiera del OFGI de los ajustes realizados al MPF solicitado por la Administración Concedente y a la vez se indica que:

- *No se están incluyendo modificaciones al MPF propuesto, en relación con las condiciones vigentes del Contrato de Gestión.*
- *Se mantiene lo indicado en el Apéndice H para el cálculo de las tarifas y los ingresos generados por el proyecto del AIJS.*
- *Se mantiene la distribución de los ingresos indicada en el Apéndice J del CGI, que en este punto se hace la aclaración de que en la Adenda #4, se esta incluyendo como un ingreso reservado para el Gestor la tarifa Covid Recovery Fee de US$1.56 por pasajero entrando y saliendo del AIJS.*
- *Solo se incluyen las obras contempladas en el Contrato de Gestión vigente, no se incluye ninguna obra adicional nueva.*
- *Los cálculo y análisis realizados por la Consultora Internacional Jill Jaimeson, has sido aplicados correctamente, observando las disposiciones vigentes del Contrato de Gestión Interesada y sus Apéndices.*

85.- Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0388-2022 del 20 de mayo de 2022, el Inspector General del Órgano Fiscalizador a raíz de la no conformación del CETAC, solicitó a la Contraloría General de la República, una nueva prórroga, esta vez por un mes, mientras se conformaba el CETAC y poder atender la información adicional solicitada por el ente contralor.

86.- Con oficio No. 08529 (DCA-1549) del 23 de mayo, 2022, la Contraloría General de la República considerando las circunstancias señaladas y su impacto en el trámite, concedió un plazo de un mes calendario adicional; advirtiendo que en caso de que la Administración no remita dentro del plazo señalado la información requerida, se procederá al archivo de la gestión sin mayor pronunciamiento, por no contar con la información necesaria para el análisis.

87.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0457-2022 del 21 junio del 2022, suscrito por el señor Miller Rodríguez R., Inspector General a.i del Órgano Fiscalizador, se remitió el informe relacionado con la respuesta al oficio N° 07352 (DCA-1336), de la Contraloría General de la República sobre requerimiento de información adicional dentro del marco de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría -AIJS- según oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022 del 21 junio del 2022.

88.- En virtud de que el CETAC no había sido conformado y la respuesta a la Contraloría General de la República (oficio N° 07352 (DCA-1336), debía de presentarse antes del 23 de junio, con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0458-2022 del 21 junio del 2022, el Órgano Fiscalizador con el fin de cumplir dentro del plazo otorgado, solicitó al Sr. Ministro la remisión del informe de respuesta.

89.- Con oficio DM-2022-2754 del 22 de junio de 2022 el Sr. Luis Amador, Ministro de Obras Públicas y Transportes, remitió a la Contraloría General de la República el informe de respuesta No. CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022 emitido por el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada. En dicho oficio, se indicó que el informe aún no había sido de conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), por no estar conformado dicho cuerpo colegial.

90.- Sobre el informe remitido por el señor Ministro, la Contraloría General de la República con oficio al oficio No. 11194 (DCA-1941) del 01 de julio de 2022 indicó:

> *A partir de lo anterior y considerando que existen diversos aspectos del trámite que podrían variar los términos de la modificación contractual propuesta, este órgano contralor estima necesario que el informe y cualquier información relacionada con la presente gestión sea de conocimiento del Consejo que ostenta la competencia en esta materia. De ahí que, si bien consta en el trámite la remisión de la respuesta y es factible realizar su análisis, se desconoce si la instancia competente avalará en todos sus extremos los términos de los documentos adjuntos a su gestión, por lo que no es posible continuar el análisis sin la debida aprobación del Consejo según el principio del paralelismo de las competencias. No se pierde de vista que se ha requerido una prórroga adicional de un mes a la conferida mediante oficio No. 08528 (DCA-1549) del 23 de mayo de 2022 por un plazo similar, en tanto se designa al Consejo y dicho órgano sesione y conozca del trámite en cuestión.*
> *Sin embargo, considerando que el plazo otorgado anteriormente excedió ampliamente el plazo legal de diez días previsto por el artículo 208 del RLCA, no es factible conceder la prórroga adicional solicitada, por lo que se procede con el archivo de la gestión planteada. No obstante, lo anterior no impide que en un momento posterior, el Consejo proceda a presentar una nueva solicitud, una vez que se encuentre debidamente conformado.*

91.- Que el Gestor mediante oficios GO-DE-22-619 del 18 de julio de 2022 y GO-DE-22-643 del 26 de julio de 2022, expuso al CETAC sobre las consecuencias de la dilación excesiva en que se encuentra la solución al desequilibrio ya reconocido en el CGI, haciendo una excitativa respetuosa para que las partes continúen por la senda del respeto a los mecanismos contractuales para solución del desequilibrio que incorpora el CGI, así como también a lo ya acordado formalmente mediante acto administrativo válido.

92.- Que con oficio CETAC-OFGI-AL-OF-0141-2022 del 02 de agosto de 2022, la Asesora Legal a.i. del Órgano Fiscalizador, Licda. Sindy Coto, de conformidad con lo externado por el Gestor en su oficio GO-DE-22-619, concluyó:

> *"Esta Asesoría Legal, concluye que es primordial remitir nuevamente al CETAC el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022 de fecha 21 de marzo del 2022 con todos sus anexos, así como todo el expediente administrativo remitido a la Contraloría General de la República junto con el oficio No. CETAC-OF-2022-0062 de fecha 28 de marzo del presente año, para que se determine si se considera viable volver a presentar la gestión ante la Contraloría General de la República para solicitar la autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, o bien, determinar la medida alterna que se considere idónea para cumplir con los compromisos que se tienen frente al Gestor, salvaguardando el interés público y la continuidad en la prestación del servicio.*

93.- Que el Lic. Fernando Soto, Inspector General del Órgano Fiscalizador, en virtud de la situación que implicaría para el Gestor la necesidad de actualizar los costos directos e indirectos incurridos hasta la fecha y con el consecuente incremento de costos para el proyecto, que según indica, sería cerca de 20 millones de dólares más del equilibrio planteado, con la consecuente afectación al erario público, mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0568-2022 del 03 de agosto de 2022, remitió para conocimiento y análisis del CETAC nuevamente el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022 de fecha 21 de marzo del 2022 con todos sus anexos, con el fin de que se valorara si resultaba viable volver a presentar la gestión ante la Contraloría General de la República para solicitar la autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, o bien, la determinación de otra medida alterna que fuera idónea para cumplir con los compromisos frente al Gestor, salvaguardando el interés público y la continuidad en la prestación del servicio.

94.- Que mediante oficio GO-DE-22-711 del 10 de agosto de 2022, el Gestor como parte de la adenda N° 4 en donde se incluyó la necesidad de que se realice una auditoría del modelo base, remitió la auditoría elaborada por la firma KPMG para la validación de dicho modelo financiero.

95.- En atención a la información brindada por el Gestor mediante el oficio GO-FI-22-437, sobre el MPF (Base case), el Lic. Rodolfo Garbando A. Asesor Financiero del OFGI, mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-199-2022 12 de agosto de 2022 indicó lo siguiente:

> *Me permito indicarle que la respuesta fue brindada, mediante el oficio OFGI-FG-OF-0456-2022, en donde en coordinación con las diferentes áreas del Órgano Fiscalizador y Área Financiera del Gestor Interesado, se logro dar respuesta a los requerimientos del Órgano Contralor a la Adenda No. 4.*

96.- Que mediante el oficio GO-DE-22-737 del 22 de agosto de 2022 el Gestor procedió a realizar una breve reseña de la situación acaecida hasta la fecha, en relación con el tema del desequilibrio del CGI, a los efectos de dejar constancia sobre la situación de incumplimiento contractual de parte de la Administración contratante, así como de la inminente imposibilidad material que se cierne sobre el Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), para continuar prestando los servicios de Operación y Mantenimiento merced al incumplimiento grave de la Administración y poder dar cumplimiento a las obligaciones contractuales, en especial, aquellos proyectos que tengan que ser financiados mediante el flujo de caja del Gestor; por lo que estima necesario que el Consejo disponga e instruya el reenvío inmediato, tan pronto disponga de condiciones para sesionar, de la gestión de autorización y refrendo de los acuerdos tomados para ante la Contraloría General de la República, aspecto que ya había sido recomendado por el Órgano Fiscalizador.

97.- Que el día 23 de agosto de 2022, mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-212-2022, el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador analizó las manifestaciones realizadas por el Gestor en el oficio GO-DE-22-643 del 26 de julio de 2022, e indicó:

> *Razón por la cual, si bien el mismo CGI establece que en caso de atraso en el pago del monto que restituye el equilibrio del contrato, se puede aplicar una tasa del 9.853570% y el Gestor indica que el atraso actual puede encarecer el monto del desequilibrio en aproximadamente US$20 millones, no aporta los cálculos correspondientes para verificar los días de atraso en el pago, ya que es necesario tener definida por parte de la administración y el Gestor, la fecha focal o fecha valor, que es la fecha a partir de donde iniciaría el cobro de los intereses por atraso en el pago por parte de la Administración.*
> *Si es claro, que la opción del pago no es la más viable desde el punto de vista financiero, lo anterior por la situación fiscal que atraviesa el país actualmente, que además por la aplicación de la tasa del 9.853570%, incrementaría el monto del pago una vez definida la fecha a partir de fonde corren los dias de atraso, conforme a lo establecido en la adenda II del CGI.*

98.- Que con oficio CETAC-AC-2022-0586 del 14 de setiembre de 2022 se notificó al Inspector General del Órgano Fiscalizador el artículo décimo cuarto de la Sesión Ordinaria 32-2022, celebrada el 08 de setiembre de 2022, en la cual, el CETAC, en atención al oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0457-2022 del 21 junio del 2022, con el cual, se remitió el informe de respuesta - *CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022-* a los requerimientos de información, solicitados por la Contraloría General, acordó: "*Dar por recibido informe relacionado con la respuesta al oficio N° 07352 (DCA-1336), de la Contraloría General de la República -CGR-*

99.- Que con oficio CETAC-AC-2022-0587 del 14 de setiembre de 2022 se notificó al Inspector General del Órgano Fiscalizador el artículo décimo quinto de la Sesión Ordinaria 32-2022 del 08 de setiembre de 2022, en la cual, el CETAC en atención a lo dispuesto en oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0568-2022 del Órgano Fiscalizador, acordó: "*Dar por recibido el informe relacionado con el archivo de la solicitud de autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría*".

100.- Que en atención al informe de respuesta a los requerimientos de información del ente contralor- oficio N°7352 (DCA-1336) del 3 de mayo de 2022-, emitido por el OFGI según oficio CETAC-OFGI-OF-0457-2022, el CETAC en el artículo sétimo de la sesión ordinaria 33-2022 del 13 de setiembre de 2022, acordó:

Se instruye al Órgano Fiscalizar a preparar la adenda N°4 y la documentación pertinente para remitirla a la Contraloría General de la República, con el fin de solicitar la autorización correspondiente, debiendo eliminar toda referencia que limite a la administración a la construcción de nuevos aeropuertos y eventuales indemnizaciones al gestor interesado por ese extremo, aspecto que deberá ser socializado con el gestor y dejar constancia de esta socialización.

Dicho acuerdo fue notificado al Inspector General a través del oficio CETAC-AC-2022-0598 del 21 de setiembre de 2022.

101.- Que con oficio CETAC-AC-2022-0645 del 23 de setiembre de 2022 se notificó al Órgano Fiscalizador el artículo octavo de la Sesión Ordinaria 35-2022 celebrada el 20 de setiembre de 2022, en la cual, el CETAC acordó:

Solicitar al Órgano Fiscalizador que presente a este Consejo el martes 27 de setiembre el proyecto de actualización de la adenda N°4 al contrato de gestión interesada, mediante la cual se acuerde la modificación de las cláusulas 16.3.1 y 18.2, para que se deje sin efectos, en ambos casos, el inciso "g" que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (clausula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (clausula 18.2), la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría desde Costa Rica, durante el periodo de prórroga del contrato de gestión interesada acordado mediante adenda N°4.

102.- Que sobre la modificación a ser incluida en la Adenda 4, que corresponde a la eliminación del inciso "g" de las cláusulas 16.3.1 y 18.2 del CGI, el Asesor Financiero del OFGI, a través del oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-239-2022 del 26 de setiembre de 2022, indicó:

- *Con la eliminación del inciso "g" de las cláusulas 16.3.1 y 18.2, desde el punto de vista financiero no se afecta en lo absoluto, nada de lo ya aprobado por el CETAC en su artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022, el CETAC aprobó la Adenda número 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.*
- *De tal manera que la estructura financiera ya planteada y aprobada por el CETAC se mantiene en todos sus puntos financieros, ya que la modificación planteada por el CETAC no cambia ni modifica los términos financieros, ni implica ninguna modificación al modelo financiero ni a ninguna de sus partes, ya que no conlleva modificación ni afectación financiera alguna dentro del marco del Contrato de Gestión Interesada*
- *La eliminación de este inciso "g" de las cláusulas 16.3.1 y 18.2 del CGI, más bien es en favor de la Administración Central, ya que, desde un punto de vista financiero, se disminuyen las opciones por las cuales el Gestor puede solicitar la restitución del equilibrio del CGI y a la vez le brinda ahora la posibilidad al CETAC de poder realizar*

la construcción de un nuevo Aeropuerto Internacional, favoreciendo esto, el desarrollo del turismo en el país"

103.- Que el Gestor mediante oficio GO-DE-22-844 del 26 de setiembre de 2022, expresó su anuencia con respecto a la adición a la adenda #4 del Contrato de Gestión Interesada.

104.- Que el Área Legal del Órgano Fiscalizador, mediante oficio CETAC-OFGI-AL-OF-0172-2022 del 26 de setiembre de 2022, en atención con la modificación a la Adenda No. 4, específicamente la eliminación de los incisos g, contenido en los artículos 16.3.1 y 18.4 del Contrato de Gestión Interesada, señaló que "*De conformidad con el criterio del Asesor Financiero y teniendo la anuencia expresa del Gestor en la modificación contractual que se pretende, esta Asesoría Legal no encuentra ningún efecto adverso para la Administración en adoptar lo acordado e instruido por el CETAC mediante los acuerdos antes referidos*" .

105.- Que con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0697-2022 del 26 de setiembre de 2022 el Inspector General del Órgano Fiscalizador sometió nuevamente ante el CETAC el Proyecto de Adenda No. 4 para el efecto de reajustar el equilibrio financiero del CGI y mantener la competitividad de dicha terminal aeroportuaria y, ulterior presentación ante la CGR; en este texto de Adenda, se adicionó la cláusula que elimina el inciso g) contenido en las cláusulas 16.3.1 y 18.2, (Artículo XI) quedando de la siguiente forma:

1. Aprobar la inclusión en la adenda n°4 de un nuevo "artículo XI: Modificación de las cláusulas 16.3.1 y 18.2. y correr la numeración de los artículos XI: Estimación y el artículo XII: alcance de la adenda, para que pasen a ser el artículo XII: estimación, y el artículo XIII: alcance de la adenda. La vigencia de las modificaciones de estas cláusulas rige a partir de la autorización y formalización de la adenda n°4.

2. Aprobar la redacción del nuevo artículo XI para que se lea de la siguiente manera:

"ARTÍCULO XI: MODIFICACIÓN DE LA CLAÚSULA 16.3.1 y DE LA CLAÚSULA 18.2:

Se acuerda dejar sin ningún efecto jurídico, desde la aprobación de la adenda No. 4, y durante toda la vigencia del contrato de gestión interesada, los incisos g de las cláusulas 16.3.1 y 18.2 del presente contrato, que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (cláusula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (cláusula 18.2) "la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el AIJS desde Costa Rica".
3. Aprobar la adenda n°4, con la adición indicada, para su remisión a la Contraloría General de la República.

4. Autorizar a la presidente del CETAC a firmar la adenda n°4, incluyendo la modificación anteriormente mencionada, y mantener incólume en lo restante la redacción de la adenda, en los términos en que fue originalmente suscrita y enviada para la autorización previa de la Contraloría General de la República.

5. Autorizar a la presidente del CETAC a enviar nuevamente la adenda n°4 y todos los archivos relacionados, incluyendo la información adicional requerida por la Contraloría General de la República en su oficio 07352 (DCA-1336) del 3 mayo 2022.

6. Aclarar que la modificación realizada a las cláusulas 16.3.1 y 18.2, no modifica ni invalida de ninguna manera las consideraciones que motivaron la aprobación de la adenda n°4, ni el resto de su contenido mediante acuerdo del CETAC adoptado mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022.

7. Instruir a la secretaría del CETAC, asesoría legal de la DGAC y del CETAC para que revise la adenda n°4 en términos de redacción, forma y ortografía, para que se corrija todo error tipográfico del documento de previo a su remisión al ente contralor.

106.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-247-2022 del 29 de setiembre de 2022 el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del OFGI, manifestó con respecto a la Auditoría del Modelo de Proyecciones Financiero de la Adenda 4. lo siguiente:

Un aspecto que se tiene que valorar es el indicado en el Artículo VI de la adenda 4 y que indica lo siguiente:

ARTÍCULO VI: REVISIÓN DEL MODELO FINANCIERO CASO BASE
1. Auditoría del Modelo Financiero

Una vez que la presente Adenda adquiera validez y eficacia jurídica, y dentro del plazo máximo de ciento veinte días naturales, se ordenará una verificación del Modelo Financiero Caso Base por medio de un auditor del modelo financiero de renombre internacional, totalmente independiente y sin conflictos de interés y, con experiencia extensiva en la auditoría de modelos financieros para proyectos de infraestructura bajo modalidades "APP" y/o el "Project Finance", quien será contratado por el Gestor Interesado, ***con la autorización previa por parte del CETAC.***
En donde se tenía que contar con la autorización previa del CETAC para la contratación del auditor del MPF, pero siendo de suma importancia los resultados obtenidos por la auditoría realizada por KPMG y los cuales vienen a confirmar el actuar de la Administración Concedente en la aprobación de la adenda 4 de previo a su remisión a la Contraloría General de la República, lo siguiente:

- *Ante la ausencia de un CETAC en virtud del cambio de gobierno, el Gestor actuó proactivamente a fin de lograr tener una auditoría del MPF por una empresa de renombre internacional como lo es KPMG, de previo a ser refrendada por el nuevo CETAC las condiciones plasmadas en la Adenda 4 del CGI.*

Esta auditoría realizada por KPMG, es un insumo muy importante del cual dispone el CETAC, ya que, con esta auditoría, se viene confirmar lo actuado por la administración en el sentido de que el MPF fue elaborado para evaluar el desequilibrio del Contrato de

Gestión Interesada del AIJS, que el mismo fue elaborado siguiendo los parámetros establecidos en el contrato y conforme a lo indicado en el Apéndice H (metodología de tarifas) y el apéndice J (Fideicomiso distribución de los ingresos), la consistencia de las proyecciones de tráfico, conforme al estudio de Landrum and Brown, la tasa de descuento del 7.32% anual para el descuento de los flujos de efectivo.

- *Se confirma con esta auditoría al Modelo de Proyecciones Financieras, el estudio realizado por el consultor externo internacional y que fue refrendado por el CETAC en donde se estableció el monto para la restitución del equilibrio del Contrato de Gestión Interesada.*

Conclusión.

- *Tomando en consideración lo anterior, se recomienda incorporar la auditoría realizada por KPMG al Modelo de Proyecciones Financieras de la adenda 4, para la restitución del equilibrio del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, en la documentación a ser remitida a la Contraloría General de la República para su refrendo.*

107.- Con oficio CETAC-AC-2022-0707 del 05 de octubre del 2022 se notificó al Inspector General del Órgano Fiscalizador el artículo cuarto de la Sesión Ordinaria 37-2022 del 27 de setiembre de 2022, en la cual, el CETAC acogió las recomendaciones emitidas por el Órgano Fiscalizador, contenidas en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0697-2022:

1. *Aprobar la inclusión en la adenda n°4 de un nuevo "artículo XI: Modificación de las cláusulas 16.3.1 y 18.2. y correr la numeración de los artículos XI: Estimación y el artículo XII: alcance de la adenda, para que pasen a ser el artículo XII: estimación, y el artículo XIII: alcance de la adenda. La vigencia de las modificaciones de estas cláusulas rige a partir de la autorización y formalización de la adenda n°4.*
2. *Aprobar la redacción del nuevo artículo XI para que se lea de la siguiente manera:*
   "ARTÍCULO XI: MODIFICACIÓN DE LA CLAÚSULA 16.3.1 y DE LA CLAÚSULA 18.2:
   Se acuerda dejar sin ningún efecto jurídico, desde la aprobación de la adenda No. 4, y durante toda la vigencia del contrato de gestión interesada, los incisos g de las cláusulas 16.3.1 y 18.2 del presente contrato, que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (cláusula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (cláusula 18.2) "la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el AIJS desde Costa Rica".
3. *Aprobar la adenda n°4, con la adición indicada, para su remisión a la Contraloría General de la República.*
4. *Autorizar a la presidente del CETAC a firmar la adenda n°4, incluyendo la modificación anteriormente mencionada, y mantener incólume en lo restante la redacción de la adenda, en los términos en que fue originalmente suscrita y enviada para la autorización previa de la Contraloría General de la República.*

5. *Autorizar a la presidente del CETAC a enviar nuevamente la adenda n°4 y todos los archivos relacionados, incluyendo la información adicional requerida por la Contraloría General de la República en su oficio 07352 (DCA-1336) del 3 mayo 2022.*
6. *Aclarar que la modificación realizada a las cláusulas 16.3.1 y 18.2, no modifica ni invalida de ninguna manera las consideraciones que motivaron la aprobación de la adenda n°4, ni el resto de su contenido mediante acuerdo del CETAC adoptado mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022.*
7. *Instruir a la secretaría del CETAC, asesoría legal de la DGAC y del CETAC para que revise la adenda n°4 en términos de redacción, forma y ortografía, para que se corrija todo error tipográfico del documento de previo a su remisión al ente contralor.*

108.- Que el Inspector General del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0743-2022 del 10 de octubre de 2022, puso en conocimiento del Gestor el artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022 del 27 de setiembre de 2022, y remitió el proyecto de Adenda #4 para su respectiva firma.

109.- Que el Gestor mediante oficio GO-DE-22-904 del 10 de octubre de 2022 procedió a remitir la Adenda firmada, así como las certificaciones y declaraciones juradas requeridas:

- Adenda No. 4 al CGI, debidamente firmada por Aeris Holding Costa Rica S.A.
- Certificación de poderes de los apoderados generalísimos de AHCR.
- Certificación de poder para firma de la Adenda No. 4 al CGI.
- Declaración Jurada de estar al día con los impuestos municipales y nacionales; cuota obrero patronales con la CCSS, IMAS, ODESAF.
- Certificación de Capital.|

110.- Que el día 11 de octubre de 2022, mediante el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0747-2022, el Inspector General del Órgano Fiscalizador remitió a la Presidencia del CETAC la Adenda No. 4 para su respectiva firma, y posterior remisión a la Contraloría General de la República

111.- Que con oficio CETAC-OF-2022-0181 de fecha 11 de octubre de 2022 la Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil sometió ante la Contraloría General de la República una nueva solicitud para la modificación del Contrato de Gestión Interesada, al amparo del artículo 208 del RLCA, en esa nueva solicitud, de conformidad con el acuerdo adoptado por el CETAC en artículo 08 de la sesión ordinaria número 35-2022, del 20 de setiembre del 2022 se adicionó a la Adenda un nuevo artículo.

112.- Que mediante oficio No. 18972 (DCA-2964) del 03 de noviembre de 2022, la Contraloría General de la República solicitó información adicional a fin de continuar con el trámite de la solicitud de autorización al amparo del artículo 208 del RLCA, específicamente sobre:

- *Inconsistencia en la foliatura del expediente Administrativo y,*
- *(...) si la respuesta al oficio 07352 (DCA-1336) y sus anexos que se encuentran en los folios referenciados anteriormente, corresponden a los mismos de la información que fue remitida mediante el oficio* DM-2022-2754 del 22 de junio de 2022, por parte del

señor Luis Amador en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transportes y la cual fue avalada por parte del Consejo *(...)*

113.- Que en atención al requerimiento de información, el Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0819-2022 de fecha 07 de noviembre de 2022 remitió al CETAC las aclaraciones pertinentes, así como el expediente nuevamente escaneado corrigiéndose la inconsistencia de los folios; información que fue de conocimiento de la Contraloría General de la República según oficio CETAC-OF-2022-0200 del 07 de noviembre de 2022, emitido por la Presidenta del CETAC.

114.- Que con oficio No. 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre del 2022, la Contraloría General solicitó información adicional a fin de continuar con el trámite de la solicitud de autorización al amparo del artículo 208 del RLCA, presentada por el Consejo Técnico de Aviación Civil para modificar el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, según los siguientes puntos:

I. Aspectos generales de la gestión.
II. Sobre la afectación a la competitividad del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).
   A) Sobre la decisión de no trasladar obras a tarifas 2018-2019.
   B) Sobre las obras pendientes de reconocer en las tarifas.
   C) Sobre la identificación de las obras pendientes de reconocer a tarifas.
III. Sobre el desequilibrio y su restablecimiento.
   A) Sobre la constitución del OFGI.
   B) Sobre los modelos financieros empleados para cuantificar el desequilibrio y el nuevo Modelo de Proyecciones Caso Base.
      a. Tarifas Periodo 2022 a 2026
   C) Sobre la fórmula de restablecimiento del equilibrio.
   D) Sobre la auditoría del Modelo Financiero.
   E) Sobre eventuales seguros.
   F) Sobre la razonabilidad de las proyecciones financieras
IV. Sobre otros temas planteados en Adenda No. 4
A) Sobre el plazo de hasta 10 años regulado en el Artículo II.
B) Sobre la auditoría del modelo financiero-regulada en el Artículo VI punto 1.
C) Sobre los usos del fondo de fiscalización.
V. Sobre el mecanismo de recuperación del desequilibrio pactado por las partes
VI. Otros aspectos relacionados con el trámite.

115.- Que con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0880-2022 del 24 de noviembre de 2022, el Inspector General del Órgano Fiscalizador, a efecto de cumplir con la información requerida por la Contraloría General a través del oficio No. 20261 (DCA-3074), recomendó al CETAC elevar ante la Contraloría General el otorgamiento de una prórroga.

116.- Que el día 24 de noviembre de 2022 mediante oficio CETAC-OF-2022-0223, la Presidente del CETAC, solicitó al ente contralor una prórroga con el fin de dar cumplimiento a los requerimientos de información, requeridos a través del oficio No. 20261 (DCA-3074).

117.- Que con oficio 20531 (DCA-3121) del 29 de noviembre de 2022 la Contraloría en respuesta al oficio CETAC-OF-2022-0223 de fecha 24 de noviembre, informó sobre el archivo de la solicitud de autorización al amparo del artículo 208 del RLCA, presentada por el Consejo Técnico de Aviación Civil para modificar el Contrato de (CGI) del AIJS; no obstante, estimó que la Administración podrá proceder a presentar una nueva solicitud, adjuntando para ello la información solicitada mediante el oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre de 2022.

118.- Que con oficio CDP-OF-037-2022 el Asesor Legal Externo del OFGI/CETAC Dr. Aldo Milano, en atención al archivo de la solicitud de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada, resuelto por la Contraloría General, concluyó y recomendó lo siguiente:

> ***IV.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN***
> *Luego del anterior análisis, concluyo:*
> *• El oficio 20261 (DCA-3074) es disconforme con el Ordenamiento Jurídico por indebida aplicación e interpretación del artículo 208 del Reglamento a la Ley de ContrataciónAdministrativa.*
> *• El archivo de la gestión de autorización de la Adenda No. 4 dispuesto en el referido oficio, es ilegítimo en el tanto el plazo originalmente otorgado para suministrar más información no había precluido.*
> *• De conformidad con el artículo 34 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, dicha decisión carece de recursos y al momento de su adopción queda firme.*
> *• No es jurídicamente viable presentar la información prevenida por la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, debido a que el archivo de la gestión es definitivo e irrecurrible.*
> *• Adicionalmente, debido a razones de oportunidad y conveniencia, no se recomienda presentar la información prevenida dentro del plazo otorgado mediante oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre pasado.*

119.- Que el Inspector General del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0894-2022 del 02 de diciembre del 2022 recomendó al CETAC, la presentación de una nueva solicitud de adenda y que previo a esta, se solicitara una audiencia a la Contraloría para exponer con mayor detalle sobre los puntos requeridos, con el fin de que no se produjera una situación análoga a la que se ha dado en las dos oportunidades en que se ha intentado la autorización de la Adenda No. 4.

120.- Que mediante oficio CETAC-OF-2022-0230 del 06 de diciembre de 2022 la Presidenta del Consejo Técnico de Aviación Civil presentó ante la Contraloría formal solicitud de audiencia a efecto de intercambiar criterios y aclaraciones con respecto a la información requerida de la Adenda No. 4

121.- Que el día 08 de diciembre de 2022, se notificó al Inspector General del Órgano Fiscalizador el oficio CETAC-AC-2022-1175, mediante el cual se transcribió el artículo sexto de la Sesión Ordinaria 55-2022 del 06 de diciembre de 2022, en la que, el CETAC en atención a lo recomendado por el OFGI sobre la Adenda No.

4, acordó: "*Solicitar al Órgano Fiscalizador que replantee este informe en conjunto con los asesores externos que tiene actualmente y que cuando el mismo esté listo sea remitido a este Consejo*".

122.- Que con oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-311-202 del 12 de diciembre de 2022 el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del OFGI en atención a la Solicitud de información adicional a fin de continuar con el trámite de la solicitud de autorización al amparo del artículo 208 del RLCA, adenda #4 del CGI, señaló que "*se ha venido trabajando en conjunto con el área financiera del Gestor en la elaboración de la respuesta al Órgano Contralor, con las observaciones que corresponden desde el punto de vista financiero", "...quedando a la espera de la confirmación de la audiencia a fin de intercambiar impresiones y se aclararen las dudas entre las partes*"

123.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-019-2023 de fecha 20 de enero de 2023 el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del OFGI, emitió borrador de respuesta a las consultas requeridas por la CGR, para la valoración y consideración del Dr. Aldo Milano en el documento final.

124.- Que el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del OFGI, en atención al acordado por el CETAC en la Sesión Ordinaria 55-2022, artículo sexto del 06 de diciembre de 2022, mediante oficio CETAC-OFGI-OF-0120-2023 del 20 de enero de 2023 indicó que el análisis a las interrogantes de la CGR fue atendido con el oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-019-2023.

125.- Que con oficio CETAC-OF-2023-0020 del 30 de enero de 2023 la Presidenta del CETAC Ing. Allison Aymerich P., solicitó al Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes, que resulta necesario en el análisis del Desequilibrio Financiero del CGI que se sigue, contar con el criterio del Ministerio de Hacienda para efectos de la toma de decisiones sobre el futuro del CGI.

126.- Que en dicha enmienda No.1, se acordó dejar sin efecto todas las disposiciones relacionadas con el ajuste del monto del fondo de fiscalización, de modo tal que las solicitudes de información adicional relacionadas con ese asunto no serán atendidas por no ser de interés. El CETAC ha considerado que el ajuste en este momento del monto del fondo de fiscalización no es pertinente, sin perjuicio de revisarlo a futuro.

127.- Que con oficio GO-DE-23-102 del 01 de febrero de 2023 el Gestor solicitó pronta respuesta al reclamo del desequilibrio Financiero del CGI, externando las implicaciones en la definición o resolución definitiva del reclamo, para lo cual, presenta un escenario económico actualizado, en términos de eventuales costos no reclamados por el Gestor a la fecha, ocasionados por la dilación en una resolución definitiva:

Item	Actualización de Equilibrio	Anexo
Monto del Desequilibrio	$ 109 270 679,76	
1-) Monto del Desequilibrio (Actualizado) Tasa contractual de 9,85357% por 3 años	$ 144 833 922,38 *Calculo según apéndice I*	
2-) Costo de la garantía de Casas Matrices	$ 19 697 087,09	Oficio **CETAC-AC-2021-1382** **Punto 6 Item ii) página 3**
3-) Obras pendientes a trasladar a tarifas	$ 28 525 434,72	
Costo total a Equilibrar	**$ 193 056 444,19**	

128.- Que con oficio GO-PMO-23-103 del 01 de febrero 2023 el Gestor informa sobre la actualización del Plan Maestro, fijado a mediados del 2023; quedando a la espera de la designación del equipo multidisciplinario para el cumplimiento del plazo indicado.

129.- Que el Órgano Fiscalizador con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0080-2023 del 02 de febrero de 2023 dentro del análisis a los requerimientos de la Contraloría General, remitió para conocimiento y aprobación del Gestor la Enmienda No. 1 a la Adenda No. 4, la cual, fue de recibo por el Gestor, según lo manifestado en el oficio GO-DE-23-112 del 02 de febrero de 2023.

130.- Que el 02 de febrero de 2023 el Gestor mediante oficio GO-DE-23-112 expresó su aceptación para la suscripción de la la Enmienda #1 al CGI

131.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0082-2023 del 02 de febrero de 2023 la Mba. Violeta Blanco E., Inspectora General a.i. del Órgano Fiscalizador sometió ante el CETAC la Enmienda #1 a la Adenda #4 del Contrato de Gestión Interesada, en los siguientes términos:

1. *Dejar sin efecto el punto 6 (iii) del acuerdo artículo 5 sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre de 2021.*

2. *Aprobar la enmienda No. 1 de la Adenda N°4 en los siguientes términos:*
   ARTÍCULO I: SOBRE INCREMENTO A FONDO DE FISCALIZACIÓN.
   Se elimina y se deja sin ningún valor ni efecto en lo sucesivo el contenido de:

   i) Considerando N° 29;
   ii) Artículo VIII: "FONDO DE FISCALIZACIÓN";
   iii) Artículo IX: "INSTRUCCIONES AL FIDUCIARIO" y,

iv) Artículo X Inciso f): Artículo XVII - Administración de Ingresos, Cláusula 17.10 – Fondo de Fiscalización; todos de la Adenda N° 4 que en este acto se Enmienda.

ARTÍCULO II: SOBRE EL PLAZO DE LA EXTENSIÓN DEL CGI

i) Se aclara y se adiciona lo expuesto en Considerando N° 22 de la Adenda N° 4 en los términos expuestos en el Considerando 7 de la presente Enmienda.

ii) Se modifica el considerando N°23 de la Adenda N°4 para que se lea en adelante así: Que el CETAC mediante el artículo quinto adoptado en la sesión ordinaria N°96-2021 de fecha de 20 de diciembre de 2021, solicitó al Gestor interesado presentar el Modelo de Proyecciones Financieras en adelante también denominado Caso Base.

*iii) Se modifica la redacción del **ARTÍCULO II: FORMA DE REEQUILIBRAR FINANCIERAMENTE EL CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA,** para eliminar la palabra **"hasta"** del plazo de extensión de diez años acordado como uno de los elementos para restablecer el desequilibrio económico del contrato causado por la Pandemia desatada por el Covid-19, así como para eliminar la última frase contemplada en dicho Artículo que dice "...y cada año podrá ser aumentada o disminuida, según sea el comportamiento real financiero de los ingresos del AIJS del año anterior, para que cumpla exclusivamente con su cometido".*

iv) El citado artículo se leerá en lo sucesivo de la siguiente forma:

"ARTÍCULO II: FORMA DE REEQUILIBRAR FINANCIERAMENTE EL CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA.

*Con base en los distintos estudios realizados por el CETAC a través del OFGI, citados en los considerandos de esta Adenda N° 4, las partes han acordado que la forma posible y contractualmente permitida, en que mejor se satisface el interés público para reestablecer el equilibrio económico del contrato, es mediante una extensión de su plazo por diez años adicionales a partir de la fecha de terminación, de forma que la extensión del plazo del Contrato de Gestión Interesada **será por diez (10) años**, considerados del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036. En adición al plazo, se establecerá una tarifa denominada "Tarifa de Recuperación Económica por el COVID", por el monto de un dólar y cincuenta y seis centavos (US$ 1.56) por pasajero, que será cancelada por los pasajeros que utilizan el AIJS tanto a la entrada como a la salida del aeropuerto. Dicha tarifa será considerada como un ingreso reservado para el Gestor hasta el momento en que se logre alcanzar el requilibrio financiero del contrato.*

En este sentido, la Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 se dejará de cobrar una vez que se alcance el monto de $70.788.294,46, en términos de valor presente. A estos efectos corresponderá al OFGI llevar un control sobre los montos recaudados y percibidos por el Gestor, con base en las liquidaciones de ingresos presentadas al Fideicomiso por concepto de esta tarifa, e informará al CETAC en cuanto la misma haya generado el monto que se tiene proyectado, a los efectos de que se proceda a su

eliminación oportunamente. Cualquier remanente que resulte luego de la recuperación del monto de $70.788.294,46, en términos de valor presente, será acreditado en su totalidad al CETAC".

v) Se modifica el inciso c) del Artículo X "MODIFICACIONES A CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE GESTION INTERESADA Y A LOS APENDICES I y J", para que en lo sucesivo se lea de la siguiente forma:
"c) Artículo III - Plazo. Cláusula 3.2 - Plazo

Se modifica la cláusula 3.2 del artículo III, para que se lea de la siguiente manera:

"El plazo de este Contrato será ***de treinta y cinco años (35) años*** *consecutivos, contados a partir de la "Fecha de entrada en vigencia"* ***que fue el 5 de mayo del año 2001."***

ARTÍCULO III: ALCANCE DE LA ENMIENDA

1. En lo no establecido y modificado expresamente por esta Enmienda a la Adenda N°4, el Contrato de Gestión Interesada y sus respectivos apéndices, anexos y adendas anteriores, se mantendrán inalterados y de plena observancia para las partes, durante todo el plazo del Contrato, incluyendo la extensión al plazo aquí convenida. La Adenda N° 4 no pretende modificar en modo alguno la matriz de riesgos aceptada por las partes y reflejada en el contrato original.

3. *Autorizar a la presidente del CETAC a firmar la enmienda No. 1 a la Adenda N°4.*

4. *Esta enmienda en nada altera ni modifica las consideraciones que motivaron la aprobación de la Adenda N°4, ni el resto de su contenido mediante acuerdo del CETAC adoptado mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022 y, y el artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022, del 27 de setiembre del 2022.*

132.- Mediante oficio DM-2023-0331 del 03 de febrero de 2023 el Ministro de Obras Públicas consultó a su homólogo del Ministerio de Hacienda la posibilidad de cancelar mediante pago directo al Gestor el monto por concepto del Desequilibrio Financiero del CGI.

133.- Que con oficio CDP-OF-08-2023 del 07 de febrero de 2023, el Dr. Aldo Milano en atención a la consulta de la CGR relativa a la aprobación de la tarifa Covid Recovery Fee (CRF) requerida para equilibrar económicamente el Contrato de Gestión Interesada, emitió las siguientes conclusiones:

III.- CONCLUSIONES
De conformidad con todo lo indicado, es posible concluir lo siguiente:
1.- La normativa y el CGI distinguen para ello dos tipos de tarifas:
- *Campo aéreo y*
- *Terminales y campo terrestre.*

2.- En el caso de las tarifas del campo aéreo, la competencia para regularlas le corresponde
a la ARESEP.
3.- En el caso de las tarifas no aeronáuticas (terminales y campo terrestre), corresponde al CETAC solicitar al Poder Ejecutivo su creación y corresponde al CETAC su regulación.
4.- En el caso concreto de la tarifa Covid Recovery Fee, se trata de una tarifa que se carga al pasajero entrante y saliente y no se vincula con servicios en el ámbito aeroportuario.
5.- La regulación de la CRF, por ende, le corresponde al CETAC, no así a la ARESEP, previa creación mediante decreto por parte del Poder Ejecutivo.

134.- Que mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0098-2023 de fecha 09 de febrero de 2023, el Órgano Fiscalizador emitió consulta a la ARESEP respecto a la tarifa COVID Recovery Fee y su competencia sobre la misma.

135.- Que el MBA. Rodolfo Garbanzo A., Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador, en atención a lo manifestado por el Gestor sobre la pronta atención del desequilibrio financiero del CGI, señala las acciones que se han venido ejecutando con el fin de proceder a la presentación de una nueva solicitud de la Adenda No. 4, lo que considera, se ha logrado avanzar en el tema. Lo anterior, según oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-037-2023 del 09 de febrero de 2023.

136.- Que con oficio CETAC-AC-2023-0182 del 09 de febrero de 2023 se transcribió el artículo octavo de la sesión ordinaria 07-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 07 de febrero del 2023, en la cual, el CETAC en atención a la recomendación emitida por el OFGI respecto a la Enmienda #1 a la Adenda #4 del CGI acordó:

1. Dejar sin efecto el punto 6 (iii) del acuerdo artículo 5 sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre de 2021.
2. Aprobar la enmienda No. 1 de la Adenda N°4 en los siguientes términos:
ARTÍCULO I: SOBRE INCREMENTO A FONDO DE FISCALIZACIÓN.

Se elimina y se deja sin ningún valor ni efecto en lo sucesivo el contenido de:

i) Considerando N° 29;
*ii) Artículo VIII: "**FONDO DE FISCALIZACIÓN";***
*iii) Artículo IX: "**INSTRUCCIONES AL FIDUCIARIO**" y,*
iv) Artículo X Inciso f): Artículo XVII - Administración de Ingresos, Cláusula 17.10 – Fondo de Fiscalización; todos de la Adenda N° 4 que en este acto se Enmienda.

ARTÍCULO II: SOBRE EL PLAZO DE LA EXTENSIÓN DEL CGI
i) Se aclara y se adiciona lo expuesto en Considerando N° 22 de la Adenda N° 4 en los términos expuestos en el Considerando 7 de la presente Enmienda.

ii) Se modifica el considerando N°23 de la Adenda N°4 para que se lea en adelante así: Que el CETAC mediante el artículo quinto adoptado en la sesión ordinaria N°96-2021 de fecha de 20 de diciembre de 2021, solicitó al Gestor interesado presentar el Modelo de Proyecciones Financieras en adelante también denominado Caso Base.

iii) Se modifica la redacción del ***ARTÍCULO II: FORMA DE REEQUILIBRAR FINANCIERAMENTE EL CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA****, para eliminar la palabra "hasta" del plazo de extensión de diez años acordado como uno de los elementos para restablecer el desequilibrio económico del contrato causado por la Pandemia desatada por el Covid-19, así como para eliminar la última frase contemplada en dicho Artículo que dice "...y cada año podrá ser aumentada o disminuida, según sea el comportamiento real financiero de los ingresos del AIJS del año anterior, para que cumpla exclusivamente con su cometido".*

iv) El citado artículo se leerá en lo sucesivo de la siguiente forma:
"ARTÍCULO II: FORMA DE REEQUILIBRAR FINANCIERAMENTE EL CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA.
Con base en los distintos estudios realizados por el CETAC a través del OFGI, citados en los considerandos de esta Adenda Nº 4, las partes han acordado que la forma posible y contractualmente permitida, en que mejor se satisface el interés público para reestablecer el equilibrio económico del contrato, es mediante una extensión de su plazo por diez años adicionales a partir de la fecha de terminación, de forma que la extensión del plazo del Contrato de Gestión Interesada será por diez (10) años, considerados del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036. En adición al plazo, se establecerá una tarifa denominada "Tarifa de Recuperación Económica por el COVID", por el monto de un dólar y cincuenta y seis centavos (US$ 1.56) por pasajero, que será cancelada por los pasajeros que utilizan el AIJS tanto a la entrada como a la salida del aeropuerto. Dicha tarifa será considerada como un ingreso reservado para el Gestor hasta el momento en que se logre alcanzar el requilibrio financiero del contrato.

En este sentido, la Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 se dejará de cobrar una vez que se alcance el monto de $70.788.294,46, en términos de valor presente. A estos efectos corresponderá al OFGI llevar un control sobre los montos recaudados y percibidos por el Gestor, con base en las liquidaciones de ingresos presentadas al Fideicomiso por concepto de esta tarifa, e informará al CETAC en cuanto la misma haya generado el monto que se tiene proyectado, a los efectos de que se proceda a su eliminación oportunamente. Cualquier remanente que resulte luego de la recuperación del monto de $70.788.294,46, en términos de valor presente, será acreditado en su totalidad al CETAC".

*v) Se modifica el inciso c) del Artículo X "****MODIFICACIONES A CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE GESTION INTERESADA Y A LOS APENDICES I y J",*** *para que en lo sucesivo se lea de la siguiente forma:*

"c) Artículo III - Plazo. Cláusula 3.2 - Plazo

Se modifica la cláusula 3.2 del artículo III, para que se lea de la siguiente manera:

"El plazo de este Contrato será de treinta y cinco años (35) años consecutivos, contados a partir de la "Fecha de entrada en vigencia" que fue el 5 de mayo del año 2001."

ARTÍCULO III: ALCANCE DE LA ENMIENDA

1. En lo no establecido y modificado expresamente por esta Enmienda a la Adenda N°4, el Contrato de Gestión Interesada y sus respectivos apéndices, anexos y adendas anteriores, se mantendrán inalterados y de plena observancia para las partes, durante todo el plazo del Contrato, incluyendo la extensión al plazo aquí convenida. La Adenda N° 4 no pretende modificar en modo alguno la matriz de riesgos aceptada por las partes y reflejada en el contrato original.

2. Autorizar a la presidente del CETAC a firmar la enmienda No. 1 a la Adenda N°4.

3. Esta enmienda en nada altera ni modifica las consideraciones que motivaron la aprobación de la Adenda N°4, ni el resto de su contenido mediante acuerdo del CETAC adoptado mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 de fecha 23 de marzo 2022 y el artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022, del 27 de setiembre del 2022".

137.- Con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0102-2023 del 09 de febrero de 2023 la Inspectora General a.i. del Órgano Fiscalizador en atención a lo manifestado por el Gestor sobre la pronta respuesta del reclamo por el desequilibrio financiero del CGI, indicó sobre las tareas que se están realizando para la presentación pronta de la adenda ante la CGR, trámite del cual, se está llevando de manera adecuado, con el fin de no tener un tropiezo más, procurando no soslayar los análisis técnicos requeridos por ente contralor.

138.- Que con oficio CETAC-AC-2023-0187 del 09 de febrero de 2023 se transcribió el artículo décimo primero de la sesión ordinaria 07-2023 del 07 de febrero de 2023 en la cual el CETAC en atención a lo indicado por el Gestor en el oficio GO-PMO-23-103 acordó la integración del Comisión que revisará el Plan Maestro.

139.- Que con oficio MH-DM-OF-188-2023 de fecha 14 de febrero de 2023, el Ministro de Hacienda Lic. Nogui Acosta, en respuesta a la consulta realizada por su homólogo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre la posibilidad de cancelar al Gestor mediante pago directo el monto por concepto del Desequilibrio Financiero, producido por la Pandemia COVID-19, señaló lo siguiente:

Al respecto, resulta necesario indicar que las condiciones financieras del estado costarricense no han variado respecto a lo acotado para diciembre de 2021; la relación deuda/PIB aún sobrepasa el 60,0%, y este parámetro es fundamental para determinar el techo del gasto del Gobierno Central, no solo del gasto corriente sino también del gasto total, tal como ocurrió para el 2022 y 2023.

En línea con lo anterior, es importante indicar que, producto de la aplicación de la regla fiscal contenida en la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, No. 9635, no existe espacio para incrementar el gasto autorizado en la Ley No. 10.331, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2023 y, en este momento, tampoco se dispone de ingresos adicionales que permitan atender éste u otros egresos que presentan los ministerios.

En virtud de lo expresado, se insta a la Administración a buscar otras soluciones alternativas a la de pago directo. Cabe agregar, que en razón de posibles traslados presupuestarios que pueda realizar ese ministerio, este Despacho estará en la mejor disposición de valorar la petitoria e incluirla en un decreto ejecutivo o de aprobación legislativa según corresponda.

140.- Que con oficio CETAC-OFGI-OB-OF-020-2023 del 14 de febrero de 2023 el Ing. Melvin Quirós A., Inspector Técnico de Obras a.i. del Órgano Fiscalizador emitió criterio con respecto a los costos del proyecto denominado Comedor de empleados, justificando dicha diferencia en los siguientes términos:

Como se puede visualizar, se generó una reducción del monto de inversión presentado contra el aprobado, lo que generó una diferencia de $64,543.67, esto a raíz de que al Gestor no se le reconocieron algunos costos directos e indirectos debido a que superaban el monto del costo directo e indirecto originalmente presupuestado del contratista, de ahí la discrepancia detectada.

141.- Que con el objeto de atender algunos de los señalamientos de esa División planteados mediante el citado oficio No. 20261 (DCA-3074) de 22 de noviembre de 2022, así como por estimar de recibo realizar algunas precisiones en beneficio del objeto contractual y del interés público, se formalizó entre las partes la Enmienda No. 1 de la Adenda No. 4 del CGI, la cual fue suscrita el día 22 de febrero 2023.

142.- Que en atención a la consulta realizada a la ARESEP sobre la competencia que ejercen en el trámite de las tarifas no aeronáuticas, mediante oficio OF-0315-IT-2023 del 23 de febrero de 2023, el señor Paolo Varela Brenes, Intendente de Transporte a.i. procedió a indicar:

(...)
*Considerando lo anteriormente citado, con base en la definición y alcances que se plantean para la denominada tarifa "COVID Recovery Fee" según que se expone en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0098-2023 y su anexo (criterio jurídico dado en el oficio CDP-OF-08-2023), se determina que **no** es una tarifa que le corresponda regular a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.*

143.- Que el 24 de febrero 2023 el Órgano Fiscalizador, procedió a realizar una presentación al ente contralor, con el fin de ampliar sobre los siguientes temas:

I.- ASPECTOS GENERALES DE LA GESTIÓN
II.- SOBRE LA AFECTACIÓN DE COMPETITIVIDAD DEL AIJS
III.- SOBRE EL DESEQUILIBRIO Y SU RESTABLECIMIENTO
IV.- OTROS TEMAS PLANTEADOS
V.- OTROS ASPECTOS RELACIONADOS CON EL TRÁMITE

144.- Que con oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-140-2023 del 28 de febrero de 2023, la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil manifestó:

La Unidad de Recursos Financiero mantiene lo indicado en el oficio DGAC-DFA-RF-PRES-OF-750-2021 el 22 de octubre del 2021 a pesar de que los ingresos han tenido un recuperación buena

no deja de ser dicho equilibrio financiero una suma elevada para el presupuesto institucional, donde el reclamo asciende al monto de $ US$109.27 millones que para el día de hoy en colones sería ¢62.830 millones monto que es muy superior a los ingresos anuales del Consejo Técnico de Aviación Civil los cuales ya tienen compromisos fijos con el gasto operativo de la institución. Para que la institución pueda cancelar de sus propios ingresos ese equilibrio debe de dejar de invertir por al menos cuatro años y realizarlo en pagos anuales y esto no sería una opción viable por que abriría un riesgo con alto porcentaje de materialidad en la seguridad operacional.

145.- Que el Gestor presentó propuesta de Auditoría del Modelo de Financiero, elaborado por la firma Deloitte, de fecha 03 de marzo de 2023.

146.- Que el Gestor con oficio GO-DE-23-210 del 06 de marzo en atención a requerimiento realizado por el Órgano Fiscalizador a través del oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0179-2023, realiza un ejercicio que demuestra razonablemente la afectación en la merma de pasajeros que se consideró ocasionaría el aumento de las tarifas en los márgenes requeridos considerando el acortamiento del plazo para la amortización de las obras que se produjo por razones ajenas a la voluntad de las partes. En síntesis, en dicho oficio se concluye:

De lo anterior se concluye que:

Considerando las variables vigentes en el año 2019, es posible concluir que al simular el traslado a tarifas de dicha petitoria:

a) El AIJS sería el aeropuerto más costoso de la región según la calculadora tarifaria de IATA.
b) La elasticidad precio de la demanda en SJO sería de –1.74 basado en documentos y técnicas aprobadas por la industria.
c) De haberse dado la subida de tarifas se hubiese causado una caída del 17% en la demanda.
d) Se recuerda que una caída del 15% implica un desequilibrio financiero a subsanar.
e) Dicha caída implicaría una pérdida de 446 millones de USD a la economía costarricense de acuerdo con los datos de ICT.

Por lo tanto, no se consideró como recomendable trasladar dichas obras a tarifas por ser lesivo al interés público y al objeto del CGI de procurar tarifas competitivas que eviten el desequilibrio económico y financiero.

175.- Que el día 06 de marzo de 2023 el MBA. Rodolfo Garbanzo, en su condición de Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador, mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-055-2022 emite criterio con respecto al impacto de la recalendarización de obras en el AIJS y concluye lo siguiente:

CONCLUSION
Lo cual viene a confirmar que en el cálculo del desequilibrio presentado, no se contempla absolutamente nada de desequilibrio, relacionado con la recalendarización de las obras en el AIJS, que el desequilibrio es causado por la caída de la demanda producto de la pandemia del COVID-19.

148.- Que con oficio CETAC-OFGI-OB-OF-030-2023 del 07 de marzo de 2023 el Ing. Melvin Quirós A., Inspector Técnico de Obras a.i. del Órgano Fiscalizador, indicó:

Proyecto	Amortizada	No Amortizada
Ítem 321 Realineamiento y Expansión de la calle La Candela	$4,185,076.47	
Ítem 120 RESA al este de la Cabecera 25	$1,359,049.94	
Ítem 320 Mejoras al este de la calle perimetral	$821,210.51	
Ítem 204 Terminal Doméstica	$3,278,389.00	
Ítem 380 Realineamiento de Calle alrededor del parqueo empleados (Loop Road)	$1,994,168.00	
Ítem 490 Edificio de Mantenimiento del Aeropuerto	$879,574.28	
Ítem 248 Expansión de Salas al oeste (Bloque V)		$18,431,773.70
Ítem 340 Estación de Bomberos (ARFF) Estación SEI		$4,014.653.45(*)
Ítem 440 Parqueo SEI, Área de Maniobras y Calle de Acceso a la Pista		$5,063.214.46(*)
Ítem 202 Mejoras y Equipamiento Terminal Existente - Fase I		$973,107.00
Ítem 121 Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25	$1,536,582.13	
Ítem 102 Calle de Rodaje Paralela Sur (Circuito Este)	$14,243,091.50	
Ítem 249 Puente de Abordaje número 12 (excluye equipo accesorio)	$685,821.24	
Ítem 251 Puente de Abordaje número 13 (excluye equipo accesorio)	$685,821.24	
Ítem 401 Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto /Fase III (Área Vestibular)		$42,686.11

149.- Que el Lic. Roy Solís C., Inspector de Calidad del Órgano Fiscalizador, emite criterio técnico con respecto a la gestión administrativa realizada en los diferentes procesos de análisis de los pronósticos de tráfico que sustentan el modelo de proyecciones financieras de la solicitud de reequilibrio financiero del CGI, lo anterior, según oficio CETAC-OFGI-CAL-OF-016-2023 del 07 de marzo 2023.

150.- Que con el fin de atender requerimientos de la Contraloría General de la República, contenida en el oficio No. 20261, el Órgano Fiscalizador procedió mediante el oficio CETAC-OFGI-FG-0184-2023 a indicar sobre los roles de participación en la elaboración de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada.

151.- El día 07 de marzo de 2023, mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0186 la MBA, Violeta Blanco E., Inspectora General a.i. en atención al requerimiento de la CGR, solicitó al Gestor que informara sobre las gestiones realizadas para contar con la auditoría financiera y fiscal del MPF.

152.- Que el 07 de marzo de 2023 el Lic. Rodolfo Garbanzo emitió certificación con el cálculo final PRE-COVID, POST-COVID y en el modelo financiero CASO BASE utilizados en la evaluación del desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, así como los pagos directos realizados por la Administración para amortizar las obras ejecutadas por el Gestor.

153.- Que con oficio GO-DE-23-216 del 08 de marzo de 2023 el Gestor atendiendo el requerimiento realizado por el OFGI mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-00186-2023 del 07 de marzo de 2023, relacionado con una auditoria de modelo financiero, procedió a informar sobre las acciones llevadas a cabo para la contratación de una firma que realice la Auditoría del MPF, para lo cual, indica:

> *En cuanto a la comparación de la revisión efectuada al "MPF Caso Base" anteriormente presentada por la firma KPMG, ésta se diferencia en que contiene auditoria de fórmulas, construcción y revisión de los paquetes de estados financieros, llámense Estado de Resultados, Flujo de Caja y Balance y revisión detallada de los supuestos y los cálculos materiales en la construcción de ingresos, gastos, impuestos e informes.*
> *Adicionalmente, como parte de la revisión, es requerido que los estados financieros proyectados estén auditados bajo los principios y legislación contables y fiscal de Costa Rica, lo cual fue solicitado y confirmado así por la firma Deloitte.*

154.- Que mediante GO-DE-23-217 de 08 de marzo de 2023, el Gestor remite constancia sobre la inexistencia de cobertura de seguros contra perjuicios causados por la Pandemia.

155.- Que en atención a lo dispuesto en el oficio de la Contraloría General de la República, No. 20261 (DCA-3074), el Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FIN-OF-056-2023 del 08 de marzo del 2023 procedió a atender cada uno de los aspectos financieros que han sido objeto de consulta por parte del ente contralor, dentro del marco de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada.

156.- Que con oficio CETAC-OFGI-FG-0189-2023 del 08 de marzo de 2023 el Órgano Fiscalizador presentó ante el CETAC el borrador de oficio en respuesta a los requerimientos efectuados por la Contraloría General de la República a través de documentos. 07352(DCA-1336), No. 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre de 2022 y No. 20531 (DCA-3121), para su ulterior trámite ante dicho ente contralor.

157.- Que mediante oficio CETAC-OF-2023-0065 del 09 de marzo de 2023, la Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, en respuesta a los oficios No. 07352(DCA-1336), No. 20261 (DCA-3074) y No. 20531 (DCA-3121), sometió ante la Contraloría General de la República la solicitud de autorización de adenda número 4 del Contrato de Gestión Interesada,

158.- Que en respuesta a la solicitud planteada por el CETAC para la aprobación de la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada, la Contraloría General de la República mediante el oficio No. 03675 (DCA-0232) del 27 de marzo de 2023 notificó la denegación de la solicitud por carecer de competencia para otorgar autorización como pretendía la Administración, esto, en virtud de la reforma legal realizada y que el nuevo Reglamento a la LGCP tampoco contiene previsiones similares. Dicho documento del conocimiento del CETAC, por lo que, en la Sesión Ordinaria 19-2023, artículo cuarenta, del 28 de marco de 2023 acordó:

> *Trasladar el oficio DCA-0232 (03675) al Órgano Fiscalizador para que realicen el análisis correspondiente, con el fin de que el proceso continúe de acuerdo con las nuevas indicaciones de la Contraloría General de la República y presenten el informe a este Consejo Técnico en la sesión ordinaria del jueves 13 de abril de 2023*

159.- Que el CETAC planteó recurso de revocatoria con apelación en subsidio en contra del oficio de la Contraloría General de la República No. 03675 (DCA-0232) del 27 de marzo de 2023, según oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0228-2023 del 30 de marzo de 2023.

160.- Que el 31 de marzo de 2023 el MBA. Rodolfo Garbanzo A., Inspector General del Órgano Fiscalizador, en virtud de lo señalado por la Contraloría General en el oficio 03675 (DCA-0232), mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0231-202, indicó al CETAC las consecuencias gravosas que conlleva la aplicación de la nueva normativa de contratación y por lo cual, se interpuso el recurso de revocatoria; además, solicitó al CETAC audiencia para exponer con mayor detalle las conclusiones que se alcanzaron luego de evaluar las consecuencias de aplicar al caso concreto las nuevas disposiciones de la Ley General de Contratación Pública. Dicho oficio fue conocido por el CETAC en la sesión ordinaria 20-2023, artículo sétimo, del 11 de abril de 2023, acordando lo siguiente:

- *Solicitar una cita con la Contralora General de la República para externarle las razones de interés público relacionadas con este tema, a través de la presidenta del CETAC*
- *Instruir a la asesoría legal del CETAC y Órgano Fiscalizador para que preparen toda la documentación y elementos necesarios que permitan fundamentar este interés público*

161.- Con oficio No. 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril 2023 la Contraloría General de la República remite advertencias sobre la responsabilidad del CETAC en las gestiones de modificaciones al Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Dicho oficio fue conocido por el CETAC en el artículo noveno de la sesión ordinaria 23-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 20 de abril del 2023, acordando lo siguiente:

- *Dar por recibido el oficio 05005 (DFOE-CIU-0147), del 19 abril del 2023, suscrito por la señora Marcela Aragón Sandoval, gerente de área y los señores Josué Calderón Chaves, asistente técnico, Jonathan Cortés Mena, fiscalizador y Leonardo Jiménez Cascante, fiscalizador de la Contraloría General de la República.*
- *Instruir al Órgano Fiscalizador para que elabore un plan de acción que considere cada uno de los elementos que está mencionando la Contraloría General de la República, con la respectiva información de soporte.*

162.- Que con oficio 05056 (DCA-0266), del 19 abril del 2023, el ente contralor rechazó del recurso de revocatoria interpuesto en contra del oficio 03675 (DCA-0232), sobre el cual, el CETAC a través del artículo octavo de la sesión ordinaria 23-2023, acordó:

- *Dar por recibido el oficio 05056 (DCA-0266), del 19 abril del 2023, suscrito por los señores Roberto Rodríguez Araica, gerente de división y Elard Ortega Pérez, gerente asociado de la Contraloría General de la República.*
- *Solicitar al Órgano Fiscalizador que emita un criterio jurídico debidamente fundamentado, con todos los elementos que se requieran, dónde se establezca la posibilidad de suscribir la adenda para ampliar el plazo, como una forma para reequilibrar el Contrato de Gestión*

Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por parte de este Órgano Colegiado

163.- Con oficio GO-DE-23-338 del 20 de abril de 2023 el Gestor remitió informe de auditoría del modelo caso base del Contrato de Gestión Interesada, como complemento al requerimiento de Auditoría del Modelo establecido en la Adenda N° 4 a dicho Contrato, dicha información fue conocida por el CETAC en el artículo décimo de la sesión ordinaria 23-2023, del 20 de abril del 2023, acordando lo siguiente:

- *Dar por recibido el oficio GO-DE-23-338, del 20 abril del 2023, suscrito por el señor José Ricardo Hernández Larios, director ejecutivo de Aeris Holding Costa Rica*
- *Trasladar el oficio GO-DE-23-338 al Órgano Fiscalizador para que lo incorpore en el trabajo instruido mediante los artículos octavo y noveno de esta sesión ordinaria.*

164.- Que con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-273-2023 del 3 de mayo de 2023 el Lic. Rodolfo Garbanzo A., Inspector General a.i. del Órgano Fiscalizador emitió criterio con respecto a la advertencia emitida por la Contraloría General de la República, mediante el oficio 05005 (DFOE-CIU-0147), luego de la atención de los puntos señalados por el ente contralor sobre: Obras no amortizadas. -- Cálculo del desequilibrio. -- Uso de la tasa Libor, concluye lo siguiente:

CONCLUSIÓN

De la información que se expone resumidamente en este oficio y la disponible en el expediente administrativo que maneja el Órgano Fiscalizador del AIJS, se concluye que:

- *Se reitera y conforme a la información anterior, que no se está incluyendo en el cálculo del desequilibrio del CGI por la suma de US$109.3 millones en valor presente, ningún monto correspondiente a desequilibrio por obras no amortizadas y pendientes de trasladar a tarifas, ya que tanto en el modelo PreCovid como Post-Covid, tienen el mismo detalle de obras, el mismo plazo de 2020 al 2026 para su amortización y traslado a tarifas, razón por la cual no se genera ningún desequilibrio por ese concepto.*

- *Se adjuntan los acuerdos del CETAC con las fechas de la recepción definitiva de las obras no amortizadas y sus costos reales.*

- *El no cobro de las multas incluidas en el Plan de Remediación del AIJS, no tuvo ningún impacto en los flujos netos del negocio, ya que fue una resolución del Tribunal Contencioso Administrativo en beneficio de la Corporación Financiera Internacional.*

- *El cálculo del desequilibrio definido en la suma de US$109.3 millones en términos de valor presente, fue analizado y verificado por una consultora independiente en apego a las causales de desequilibrio del CGI cláusula 18.2 y la fórmula 2 del apéndice para el periodo del 2020 al 2026, ya que fue a partir del 2020 el año en el cual se da el echo generador del desequilibrio y se genera la solicitud de ajuste por parte del Gestor.*

- *Se dispone por parte de la Administración, de la auditoría al Modelo Financiero Caso Base" por parte de la empresa de auditores Deloitte.*

165.- Que el CETAC en el artículo 04 de la sesión ordinaria 26-2023, celebrada el día 04 de mayo de 2023, acordó con respecto al oficio de la Contraloría General de la República No. 05005 (DFOE-CIU-0147) y la recomendación emitida por el Órgano Fiscalizador lo siguiente:

> *Instruir al Órgano Fiscalizador para que garantice la hoja de ruta y se incorporen todos los elementos que atiendan la advertencia de la Contraloría General de la República, según el informe presentado.*

166.- Que el día 08 de mayo de 2023 el Gestor, mediante oficio GO-FI-23-383, presentó el informe de procedimientos convenidos elaborados por parte de la empresa KPMG, S.A, donde se reporta el resultado de cuatro procedimientos llevados a cabo con vista de los registros contables del Gestor dándose los siguientes resultados:

> *1.- no se identificaron excepciones en la conciliación del registro auxiliar de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2022 y de 2021 con el estado financiero de la compañía a esa fecha. 2.- No se determinaron saldos por cobrar al CETAC, International Finance Corporation o alguna otra entidad público o privada, cuya naturaleza indicara que se originaron por concepto de reintegro por pago de multas, la suma de $8.706.624.00 USD, ni tampoco saldo por cobrar cuyo detalle indique que se generan a raíz de "multas", "sanciones" o "cesión de derechos ligitiosos" esto en relación con saldos asociados a la cesión de derechos por multas correspondientes al atraso en el cumplimento del objeto contractual. 3.- No se identificaron registros cuyo detalle incluyera la descripción "multas", "sanciones" o "cesión de derechos litigiosos", generadas al Consejo Técnica de Aviación Civil, a la International Finance Corporation o alguna otra entidad. 4.- En los estados de cuenta bancarios de las cuentas operativas en dólares o colones, para los meses comprendidos entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2022, no se identificaron entradas de efectivo que indiquen que están asociados a la liquidación de cuentas por cobrar por "multas", "sanciones" o "cesión de derechos litigiosos".*

167.- Mediante oficio CETAC-OFGI-OB-OF-045-2023, se detalló el monto de las obras amortizadas y el monto pendiente de trasladar a tarifas de obras, monto este último que totaliza la suma de $28.525.434.72 USD (veintiocho millones quinientos veinticinco mil cuatrocientos treinta y cuatro dólares con setenta y dos centavos).

168.- Que con oficio GO-FI-23-394 del 10 de mayo de 2023 el Gestor remitió nota confirmatoria de fecha 9 de mayo de 2023 de la firma KPMG, relativa a la revisión de modelo de equilibrio financiero mediante el cual se concluye:

> *De acuerdo con la revisión efectuada y referenciada en el artículo No. 1 de la Adenda N4, al contrato para La Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se concluye que el valor presente de equilibrio del contrato es de USD. 155,287 miles al 31 de diciembre de 2019. El desequilibrio causado por la reducción de tráfico de pasajeros ocasionado por Covid 19 fue estimado en USD 109,271 miles y las medidas para reequilibrar el contrato tiene un efecto de USD 109,271 miles, en sentido contrario, a la misma fecha.*

De conformidad con el análisis ***la causa de desequilibrio se deriva por la diferencia de la demanda producto de la Pandemia****, como se puede observar en la tabla del punto causas de desequilibrio, donde se visualiza una disminución considerable de pasajeros de más de 15% desde el 2020 al 2022.*
De conformidad con el modelo, el valor presente de las inversiones en Capex se compensan con el valor presente de variaciones en el ingreso a través de tarifas por pasajero; de tal forma que el primero es igual al segundo, y este genera la compensación con el efecto tarifario. Por lo tanto, ***con base en el modelo, el efecto de las inversiones aunado al efecto de las variaciones en el ingreso se compensa completamente, por ende, las inversiones no con causales del desequilibrio****, sino que obedece a la afectación en la demanda.* -se agrega el resaltado y subrayado-

169.- Que con oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0294-2023 del 11 de mayo de 2023, el MBA Rodolfo Garbanzo A, Inspector General a.i. del Órgano Fiscalizador trasladó al CETAC la opinión jurídica del asesor externo Dr. Aldo Milano Sánchez de fecha 03 de mayo de 2023, cuyas conclusiones y recomendaciones son las siguientes:

En virtud de las consideraciones expuestas, se concluye:
1. El CGI está regido por por "los términos y condiciones establecidos en el Cartel de la Licitación y sus anexos, la Oferta y sus anexos, el Contrato y sus correspondientes apéndices, la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la Ley de la Contratación Administrativa, su Reglamento, el Reglamento de Servicios Aeroportuarios, el Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y la Ley General de Aviación Civil".
2. Mediante decreto ejecutivo número 42928-MOPT, se decidió reformar el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y la Ley General de Aviación Civil con el objeto de ampliar el plazo máximo de estos contratos a cincuenta años.
3. De acuerdo con la cláusula 3.3. del CGI, la extensión de su plazo podrá decidirse en los siguientes supuestos:

"3.3. Extensiones.
El plazo podrá ser ampliado en los siguientes casos:

(a) Por mutuo acuerdo de las partes conforme al artículo 14 del RCA,

(b) Como resultado del ejercicio de las potestades contempladas en el artículo 12 de la LCA.

(c) Conforme al apartado 25.3.2. si ocurre un evento de fuerza mayor.

(d) Conforme al artículo XVIII, si es necesario para restablecer el equilibrio financiero del contrato".

4. Cabe distinguir, de acuerdo con esa disposición contractual, que se previeron dos casos en particular:

- *los que obedecen a una decisión unilateral del CETAC al amparo del entonces vigente "artículo 14 del RCA" -luego artículo 208 del RLCA- y de las potestades previstas en el artículo 12 de la LCA hoy derogado;*

- *los que obedecen a la ejecución de cláusulas contractuales (25.3.2 y artículo XVIII -que remite al apéndice I-).*

5. Oportunamente, el Gestor planteó su solicitud de requilibrio financiero del contrato, sustentándose en las disposiciones del artículo XVIII del CGI y el apéndice I.
6. Para atender la reclamación del Gestor, el CETAC se ajustó, también, a las referidas reglas del CGI.
7. Como resultado del ajuste de las partes al procedimiento y presupuestos sustanciales regulados en las cláusulas contractuales aludidas, se comprobó lo siguiente:

- *Que en efecto, tal y como lo alegó el Gestor se presentó la causal prevista en la cláusula 18.2 inciso a), es decir, una caída de la demanda de pasajeros;*

- *Que por la naturaleza del origen de la caída de la demanda de pasajeros, es decir, la pandemia por Covid-19, no existió duda alguna -in re ipsa loquitur- de que la situación de excepción "no ha sido causada directa o indirectamente por el Gestor, que está fuera de su control";*

- *Que la cuantificación precisa del desequilibrio es la suma de $109;3 millones de dólares (USD);*

- *Que el Gestor sufrió una afectación "substancial" lo que hace que se afecte su capacidad de recuperación razonable de los Costos del Gestor y su condición financiera, dada la gravedad de la afectación;*

- *Que las medidas correctivas del desequilibrio, cuya pertinencia, razonabilidad y proporcionalidad fue comprobada mediante el concurso de la consultora financiera internacional y del OFGI, consisten en:*

  - *La extensión del plazo del CGI hasta por diez años adicionales;*

  - *La aprobación de una Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 fijada en $.1.56 USD por pasajero entrando y $1.56 USD por pasajero saliendo hasta el vencimiento del contrato o hasta que se recupere el equilibrio, lo que suceda primero.*

- *Que resulta de interés, además, aprovechar la extensión del plazo a diez años adicionales, con el objeto de lograr una amortización más gradual y extendida en las tarifas de las inversiones pendientes de amortizar y asegurar así la competitividad de AIJS como destino turístico.*

8.- De acuerdo con la asesoría legal externa, la posibilidad de extender el plazo del CGI por más de diez años, es viable jurídicamente con sustento en el artículo 09 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios.
9.- Las partes del CGI consignaron en un documento contractual (Adenda número cuatro) lo acordado con base en la ejecución de las cláusulas contractuales que regulan la materia, es decir, el Artículo XVIII y el Apéndice I ambos del CGI.
10.- Conforme al criterio del Lic. Claudio J. DONATO, quien fungiera como asesor legal externo del CETAC resultaba recomendable, por razones de transparencia, gestionar ante la CGR la autorización de dicha modificación contractual, lo que además estimó que encontraba sustento en el artículo 208 del RLCA.
11.- El CETAC planteó en diversas ocasiones la solicitud de autorización de la referida adenda, luego de lo cual se previno aportar más información.

12.- El CETAC presentó información adicional mediante el oficio CETAC-OF-2023-0065 de 09 de marzo pasado-.
13.- En definitiva, el órgano contralor resolvió que no entraría al fondo de la petición, en vista de que su competencia para ello decayó al derogarse el artículo 208 del RLCA.
14.- Ante dicha disyuntiva, el CETAC ha solicitado evaluar las vías alternas que jurídicamente son posibles.
15.- Se ha comprobado que, con sustento en el CGI -cláusula 3.2., artículo XVIII y apéndice I- las partes habían acordado que, en caso de sobrevenir determinadas causas de carácter imprevisible, se tendría que activar un procedimiento con el objeto de recuperar el equilibrio financiero, lo que daría pie a "la modificación de los términos contractuales de manera tal que se mantenga el Equilibrio Financiero del Contrato".
16.- La adenda número cuatro y su enmienda número uno, son el resultado de la ejecución de las referidas cláusulas contractuales y no el ejercicio de la potestad de imperio que le reconoce el artículo 12 de la LCA y 208 del RLCA vigentes a la fecha de la suscripción de dicho documento contractual.
17.- En vista de ello, no resulta de aplicación dichas normas como tampoco las que dispone la LGCoP y su reglamento de forma análoga.
18.- Por ello, la eficacia de la adenda no está sujeta a autorización alguna de la CGR ni del CETAC, sino más bien, de un refrendo interno.
19.- Estimo que existe suficiente evidencia fáctica y técnica para poder tener por demostrados todos y cada uno de los presupuestos de forma y fondo requeridos para que, válidamente, las partes hayan acordado "la modificación de los términos contractuales" reflejados en la adenda número cuatro y su enmienda número uno, "de manera tal que se mantenga el Equilibrio Financiero del Contrato", de modo que el CETAC está obligado a restablecer el equilibrio mediante a ejecución pronta de las medidas acordadas por las partes conforme al procedimiento y los requisitos previstos por el CGI.

Adicionalmente, en esa misma opinión, el referido profesional recomendó:

Se recomienda adoptar una resolución razonada y fundada en la cual el CETAC proceda a:

- Enunciar rigurosamente los antecedentes fácticos relacionados con el reclamo de requilibrio planteado por el Gestor y la atención dada por el OFGI con el correspondiente sustento documental;

- Detallar rigurosamente todas las medidas adoptadas por el CETAC para atender las solicitudes de información incluidas en los oficios No. 07352 (DCA-1336), No. 20261 (DCA-3074) y No. 20531 (DCA-3121) y en el oficio 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril del 2023;

- Exponer con detalle y rigor los motivos considerados para la prórroga del plazo por diez años, así como las restantes medidas aprobadas por el CETAC en el artículo 5 de la sesión ordinaria número 96-2021 del 20 de diciembre;

- Sujetar la eficacia de la adenda número cuatro y la enmienda número uno al refrendo interno;

- Instruir al OFGI para que una vez que sea obtenido el refrendo interno y cobre eficacia la adenda ordene al Gestor que:

- de inicio a las gestiones previstas en el artículo VI de la adenda número cuatro con el objeto de que se prepare la auditoría del MPF previsto en el artículo VI de la adenda número cuatro;

- de inicio a la preparación del pliego tarifario requerido para la amortización de las obras pendientes de pago en términos tales que asegure la competitividad de las tarifas del AIJS.

- Instruir al OFGI para que inicie de modo inmediato las gestiones pertinentes para la aprobación de la Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 de modo que una vez que se obtenga eventualmente el refrendo interno, pueda iniciarse con el procedimiento de ley por parte de las autoridades competentes.

- Instruir al OFGI para que ponga en conocimiento del CETAC, las medidas que se estima necesario adoptar una vez que la adenda número cuatro eventualmente adquiera eficacia, con el objeto de atender las recomendaciones de la consultora MBA Jill Jamieson incluidas en su criterio de fecha 14 de marzo de 2022, apartado "2. Fiscalización Contractual".

CONSIDERANDO QUE:

1.- Este Consejo Técnico decidió, mediante los acuerdos: artículo 04 de la sesión ordinaria 22-2022 del 23 de marzo 2022 y el artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022 del 27 de setiembre de 2022, remitir a la Contraloría General de la República solicitudes de autorización de la modificación del Contrato de Gestión Autorizada documentada mediante la adenda número cuatro y su posterior enmienda número uno. En su oportunidad, acorde con recomendaciones legales y consideraciones de oportunidad y conveniencia, así como experiencias anteriores, se estimó que los ajustes contractuales contenidos en la referida adenda debían someterse a la previa autorización de la Contraloría General de la República conforme a las disposiciones del artículo 12 de la Ley de Contratación Administrativa y artículo 208 del Reglamento de dicha ley, actualmente derogados e inaplicables al contrato conforme al criterio del órgano contralor.

2.- A pesar de las múltiples solicitudes planteadas con ese objetivo, en definitiva, no se obtuvo pronunciamiento de fondo en virtud de la consideración del Órgano Contralor de que, ante la derogatoria de las citadas normas, carecía de competencia para pronunciarse, tesis que mantuvo a pesar del recurso de revocatoria planteado en contra de dicha decisión por parte de este Consejo.

3.- Ante dicha decisión, se ha requerido al Órgano Fiscalizador evaluar las alternativas que goza este Consejo para la puesta en vigor de la referida adenda, lo cual es de interés público, puesto que de ese modo se cumpliría con la obligación contractual asumida por este Consejo con el Gestor ante supuestos de hecho imprevisibles, ajenos a la voluntad de las partes, que alteren el equilibrio financiero del Contrato. Por su parte, el Órgano Fiscalizador solicitó criterio jurídico al asesor externo Dr. Aldo Milano Sánchez, quien mediante la opinión jurídica CDP-OJ-01-2023 concluyó lo siguiente:

"En virtud de las consideraciones expuestas, se concluye:
1. El CGI está regido por por "los términos y condiciones establecidos en el Cartel de la Licitación y sus anexos, la Oferta y sus anexos, el Contrato y sus correspondientes apéndices, la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la Ley de la Contratación Administrativa, su Reglamento, el

Reglamento de Servicios Aeroportuarios, el Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y la Ley General de Aviación Civil".

2. Mediante decreto ejecutivo número 42928-MOPT, se decidió reformar el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y la Ley General de Aviación Civil con el objeto de ampliar el plazo máximo de estos contratos a cincuenta años.
3. De acuerdo con la cláusula 3.3. del CGI, la extensión de su plazo podrá decidirse en los siguientes supuestos:

"3.3. Extensiones.
El plazo podrá ser ampliado en los siguientes casos:

(e) Por mutuo acuerdo de las partes conforme al artículo 14 del RCA,

(f) Como resultado del ejercicio de las potestades contempladas en el artículo 12 de la LCA.

(g) Conforme al apartado 25.3.2. si ocurre un evento de fuerza mayor.

(h) Conforme al artículo XVIII, si es necesario para restablecer el equilibrio financiero del contrato".

4. Cabe distinguir, de acuerdo con esa disposición contractual, que se previeron dos casos en particular:

- *los que obedecen a una decisión unilateral del CETAC al amparo del entonces vigente "artículo 14 del RCA" -luego artículo 208 del RLCA- y de las potestades previstas en el artículo 12 de la LCA hoy derogado;*

- *los que obedecen a la ejecución de cláusulas contractuales (25.3.2 y artículo XVIII -que remite al apéndice I-).*

5. Oportunamente, el Gestor planteó su solicitud de requilibrio financiero del contrato, sustentándose en las disposiciones del artículo XVIII del CGI y el apéndice I.
6. Para atender la reclamación del Gestor, el CETAC se ajustó, también, a las referidas reglas del CGI.
7. Como resultado del ajuste de las partes al procedimiento y presupuestos sustanciales regulados en las cláusulas contractuales aludidas, se comprobó lo siguiente:

- *Que en efecto, tal y como lo alegó el Gestor se presentó la causal prevista en la cláusula 18.2 inciso a), es decir, una caída de la demanda de pasajeros;*

- *Que por la naturaleza del origen de la caída de la demanda de pasajeros, es decir, la pandemia por Covid-19, no existió duda alguna -in re ipsa loquitur- de que la situación de excepción "no ha sido causada directa o indirectamente por el Gestor, que está fuera de su control";*

- *Que la cuantificación precisa del desequilibrio es la suma de $109;3 millones de dólares (USD);*

- *Que el Gestor sufrió una afectación "substancial" lo que hace que se afecte su capacidad de recuperación razonable de los Costos del Gestor y su condición financiera, dada la gravedad de la afectación;*

• *Que las medidas correctivas del desequilibrio, cuya pertinencia, razonabilidad y proporcionalidad fue comprobada mediante el concurso de la consultora financiera internacional y del OFGI, consisten en:*

▪ *La extensión del plazo del CGI hasta por diez años adicionales;*

▪ *La aprobación de una Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 fijada en $.1.56 USD por pasajero entrando y $1.56 USD por pasajero saliendo hasta el vencimiento del contrato o hasta que se recupere el equilibrio, lo que suceda primero.*

• *Que resulta de interés, además, aprovechar la extensión del plazo a diez años adicionales, con el objeto de lograr una amortización más gradual y extendida en las tarifas de las inversiones pendientes de amortizar y asegurar así la competitividad de AIJS como destino turístico.*

8.- De acuerdo con la asesoría legal externa, la posibilidad de extender el plazo del CGI por más de diez años, es viable jurídicamente con sustento en el artículo 09 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios.
9.- Las partes del CGI consignaron en un documento contractual (Adenda número cuatro) lo acordado con base en la ejecución de las cláusulas contractuales que regulan la materia, es decir, el Artículo XVIII y el Apéndice I ambos del CGI.
10.- Conforme al criterio del Lic. Claudio J. DONATO, quien fungiera como asesor legal externo del CETAC resultaba recomendable, por razones de transparencia, gestionar ante la CGR la autorización de dicha modificación contractual, lo que además estimó que encontraba sustento en el artículo 208 del RLCA.
11.- El CETAC planteó en diversas ocasiones la solicitud de autorización de la referida adenda, luego de lo cual se previno aportar más información.
12.- El CETAC presentó información adicional mediante el oficio CETAC-OF-2023-0065 de 09 de marzo pasado-.
13.- En definitiva, el órgano contralor resolvió que no entraría al fondo de la petición, en vista de que su competencia para ello decayó al derogarse el artículo 208 del RLCA.
14.- Ante dicha disyuntiva, el CETAC ha solicitado evaluar las vías alternas que jurídicamente son posibles.
15.- Se ha comprobado que, con sustento en el CGI -cláusula 3.2., artículo XVIII y apéndice I- las partes habían acordado que, en caso de sobrevenir determinadas causas de carácter imprevisible, se tendría que activar un procedimiento con el objeto de recuperar el equilibrio financiero, lo que daría pie a "la modificación de los términos contractuales de manera tal que se mantenga el Equilibrio Financiero del Contrato".
16.- La adenda número cuatro y su enmienda número uno, ***son el resultado de la ejecución de las referidas cláusulas contractuales y no el ejercicio de la potestad de imperio*** *que le reconoce el artículo 12 de la LCA y 208 del RLCA vigentes a la fecha de la suscripción de dicho documento contractual.*
17.- En vista de ello, no resulta de aplicación dichas normas como tampoco las que dispone la LGCoP y su reglamento de forma análoga.
18.- Por ello, la eficacia de la adenda no está sujeta a autorización alguna de la CGR ni del CETAC, sino más bien, de un refrendo interno.

19.- Estimo que existe suficiente evidencia fáctica y técnica para poder tener por demostrados todos y cada uno de los presupuestos de forma y fondo requeridos para que, válidamente, las partes hayan acordado "la modificación de los términos contractuales" reflejados en la adenda número cuatro y su enmienda número uno, "de manera tal que se mantenga el Equilibrio Financiero del Contrato", de modo que el CETAC está obligado a restablecer el equilibrio mediante a ejecución pronta de las medidas acordadas por las partes conforme al procedimiento y los requisitos previstos por el CGI. -se agrega el resaltado y subrayado-

4.- Adicionalmente, en esa misma opinión, el referido profesional recomendó:

Se recomienda adoptar una resolución razonada y fundada en la cual el CETAC proceda a:

- *Enunciar rigurosamente los antecedentes fácticos relacionados con el reclamo de requilibrio planteado por el Gestor y la atención dada por el OFGI con el correspondiente sustento documental;*

- *Detallar rigurosamente todas las medidas adoptadas por el CETAC para atender las solicitudes de información incluidas en los oficios No. 07352 (DCA-1336), No. 20261 (DCA-3074) y No. 20531 (DCA-3121) y en el oficio 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril del 2023;*

- *Exponer con detalle y rigor los motivos considerados para la prórroga del plazo por diez años, así como las restantes medidas aprobadas por el CETAC en el artículo 5 de la sesión ordinaria número 96-2021 del 20 de diciembre;*

- *Sujetar la eficacia de la adenda número cuatro y la enmienda número uno al refrendo interno;*

- *Instruir al OFGI para que una vez que sea obtenido el refrendo interno y cobre eficacia la adenda ordene al Gestor que:*

  - *de inicio a las gestiones previstas en el artículo VI de la adenda número cuatro con el objeto de que se prepare la auditoría del MPF previsto en el artículo VI de la adenda número cuatro;*

  - *de inicio a la preparación del pliego tarifario requerido para la amortización de las obras pendientes de pago en términos tales que asegure la competitividad de las tarifas del AIJS.*

- *Instruir al OFGI para que inicie de modo inmediato las gestiones pertinentes para la aprobación de la Tarifa de Recuperación Económica por el COVID-19 de modo que una vez que se obtenga eventualmente el refrendo interno, pueda iniciarse con el procedimiento de ley por parte de las autoridades competentes.*

- *Instruir al OFGI para que ponga en conocimiento del CETAC, las medidas que se estima necesario adoptar una vez que la adenda número cuatro eventualmente adquiera eficacia, con el objeto de atender las recomendaciones de la consultora MBA Jill Jamieson incluidas en su criterio de fecha 14 de marzo de 2022, apartado "2. Fiscalización Contractual".*

5.- Por otra parte, este Consejo ha examinado con detenimiento las advertencias contenidas en el oficio No. 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril 2023 de la Contraloría General de la República, sobre las cuales se

solicitó criterio al Órgano Fiscalizador, el cual se refirió al respecto en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-273-2023 del 3 de mayo de 2023. En dicho oficio se expone con detalle que lo advertido por la Contraloría General de la República resulta atendible en cuanto al interés de que se aporte una auditoría del modelo de proyecciones financieras considerado para acordar las medidas de requilibrio financiero, lo que en todo caso se ha de tener por cumplido por parte del Gestor que aportó mediante oficio GO-DE-23-338 del 20 de abril de 2023 la referida auditoría.

6.- En adición a lo anterior, el Gestor aportó mediante oficio GO-FI-23-394 aportó nota confirmatoria de fecha 9 de mayo de 2023 de la firma KPMG, relativa a la revisión de modelo de equilibrio financiero mediante el cual se concluye:

> *De acuerdo con la revisión efectuada y referenciada en el artículo No. 1 de la Adenda N4, al contrato para La Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se concluye que el valor presente de equilibrio del contrato es de USD. 155,287 miles al 31 de diciembre de 2019. El desequilibrio causado por la reducción de tráfico de pasajeros ocasionado por Covid 19 fue estimado en USD 109,271 miles y las medidas para reequilibrar el contrato tiene un efecto de USD 109,271 miles, en sentido contrario, a la misma fecha.*
> *De conformidad con el análisis* ***la causa de desequilibrio se deriva por la diferencia de la demanda producto de la Pandemia, como se puede observar en la tabla del punto causas de desequilibrio, donde se visualiza una disminución considerable de pasajeros de más de 15% desde el 2020 al 2022****.*
> *De conformidad con el modelo, el valor presente de las inversiones en Capex se compensan con el valor presente de variaciones en el ingreso a través de tarifas por pasajero; de tal forma que el primero es igual al segundo, y este genera la compensación con el efecto tarifario. Por lo tanto, con base en el modelo, el efecto de las inversiones aunado al efecto de las variaciones en el ingreso se compensa completamente, por ende,* ***las inversiones no con causales del desequilibrio, sino que obedece a la afectación en la demanda****.* -se agrega resaltado y subrayado-

7.- Finalmente, interesa señalar que, como lo apuntó la Contraloría General de la República en el oficio 10443 del 7 de octubre de 2008:

> En el caso específico de los modernos esquemas contractuales, el reto de una adecuada interpretación jurídica se intensifica, pues las soluciones jurídicas tienen mayor complejidad. Los contratos administrativos de duración o los que abrigan negocios financieros y técnicos complejos, requieren de los operadores jurídicos interpretaciones de las normas más de orden finalista, es decir, que procuren la consecución de las finalidades públicas con eficiencia, siempre en un marco de respeto a los derechos de los distintos actores involucrados, tal y como lo ordena el artículo 10 de la Ley General de la Administración Pública que ya se comentó. / Además, debe agregarse que los problemas que se presentan durante la ejecución de estos esquemas contractuales, resultan novedosos en nuestro sistema, por lo que deben buscarse soluciones también innovadoras, pues las posturas jurídicas propias de otras épocas pasadas y de otros esquemas contractuales tradicionales, pueden resultar inadecuadas e incluso contraproducentes. / Un ejercicio más moderno de la interpretación jurídica supone además la incorporación de elementos de juicio que trascienden lo jurídico pero que son determinantes en el contexto de aplicación de las normas." (Proyectos de Infraestructura Pública: insumos para una reflexión impostergable, Contraloría General de la República, Memoria Anual 2007, p.18).

Aunado a lo anterior, como se observa según lo desarrollado en líneas atrás, este Consejo ha mostrado a través de varias actuaciones que ha cumplido con su deber de resolver la situación aquí expuesta, y al ser un contrato público que reviste gran impacto en el quehacer nacional, por tratarse de los servicios públicos aeroportuarios de la principal terminal aérea del país, la motivación que este Consejo desarrolla, reviste de sobradas razones de interés público, por lo que este cuerpo colegiado, ha hecho un análisis detallado, ajustado a la realidad fáctica y contractual, a la complejidad en la que se desenvuelve el Contrato de Gestión Interesada, así como en apego a las normas desarrolladas en la presente resolución, esto con el fin de garantizar sobre todo, la consecución del interés público, asegurando la continuidad en la prestación de los servicios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, bajo las condiciones contractualmente pactadas.

POR TANTO

De conformidad con los razonamientos expuestos, citas de hecho y de derecho indicados:

EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACION CIVIL

RESUELVE:

16. Se ratifica, con sustento en los criterios técnicos que constan en el expediente administrativo referidos en esta resolución, que el monto de desequilibrio económico del Contrato equivale a la suma de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos ($109.270.679,76) monto en el cual se ha considerado, únicamente, conforme al artículo XVIII y Apéndice I del CGI, el efecto de la caída de la demanda de pasajeros alegada por el Gestor y originada en razones de fuerza mayor imprevisibles e irresistibles para las partes derivadas de la pandemia por el Covid-19.

17. Se ratifica que la suma pendiente de trasladar a tarifas por obras no amortizadas equivale a $28.525.434.72 USD (veintiocho millones quinientos veinticinco mil cuatrocientos treinta y cuatro dólares con setenta y dos centavos), suma a la cual no corresponde aplicar la fórmula 2 del Apéndice I, en el tanto no forma parte del reclamo de desequilibrio planteado por el Gestor.

18. Con base en los oficios MH-DM-OF-188-2023 de fecha 14 de febrero de 2023 y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-140-2023 del 28 de febrero de 2023 respectivamente, se tiene por establecida la incapacidad presupuestaria del Estado costarricense y de la Dirección General de Aviación Civil de darle contenido presupuestario a un eventual pago directo al Gestor, sea del monto pendiente por obras o bien del referido desequilibrio financiero del contrato.

19. Se excluye la posibilidad de renunciar a los ingresos distribuibles acordados con el Gestor, en el tanto ello imposibilitaría a este Consejo y a la Dirección General de Aviación Civil, atender sus competencias sustantivas, en perjuicio de la continuidad de los servicios a su cargo.

20. Se reconsidera, en lo conducente, los acuerdos del CETAC artículo 4 de la sesión ordinaria 22-2022 de 23 de marzo y artículo cuarto de la sesión ordinaria 37-2022 de 27 de setiembre en donde se decidió remitir la adenda a la CGR para su autorización, resolviendo, de mejor acuerdo, prescindir de dicha gestión debido a la declaratoria de incompetencia del órgano contralor.

21. Con sustento en lo establecido por la cláusula 3.3, el artículo XVIII y el Apéndice I del CGI, se declara la viabilidad jurídica de modificar convencionalmente el CGI en los términos oportunamente acordados en el documento contractual suscrito por las partes (Adenda No. Cuatro del CGI y su enmienda número uno).

22. Se declara la conformidad de la prórroga del plazo acordada, con sustento en lo establecido por el artículo 9 del Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios reformado mediante decreto ejecutivo número 42928-MOPT, prórroga que se motiva, conforme a lo prevenido por el órgano contralor en su oficio 00111 (DCA-0041) en la causal prevista en el inciso a) de la cláusula 18.2 y el Apéndice I, ambos del CGI, la fehaciente comprobación del monto del desequilibrio y en tanto la medida que fuera sugerida por el Gestor, es la que mejor satisface el interés público, garantiza la continuidad del servicio ante la imposibilidad del Estado de hacer un pago directo al Gestor o renunciar a los ingresos distribuibles, en tanto esto último impediría la atención de las competencias atribuidas por el Ordenamiento Jurídico a la Dirección General de Aviación Civil y a este Consejo.

23. Se tiene por cumplidas todas las actuaciones y requisitos exigidos por el artículo XVIII y el Apéndice I del CGI en lo aplicable al caso concreto, para acordar el requilibrio financiero mediante las siguientes medidas:

iv. Extender el plazo de vigencia del CGI hasta por 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento se podrá extender del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036.

v. Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio ("COVID Recovery Fee" o "CRF"), fijada en un monto $$1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero saliendo y pasajero entrando, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido, lo que sea primero.

vi. Atenuar el impacto de la amortización de las inversiones ya realizadas y comprometidas en tarifas en un plazo más largo para efectos de asegurar la competitividad del AIJS y mantener el equilibrio económico pactado como efecto de la extensión del plazo del CGI, de conformidad con los niveles tarifarios proyectados y contempladas en las "Tarifas Ajustadas para efectos de Equilibrio y Competitividad".

24. Se tiene por atendidas las prevenciones de la DCA en los oficios Nº7352 (DCA-1336) del 3 de mayo de 2022 y No. 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre del 2022 (sobre requerimientos de información) conforme al detalle llevado a cabo en el oficio CETAC-OF-2023-0065 y el mérito del respectivo expediente administrativo.

25. Se declara, en cuanto a las advertencias contenidas en el oficio N° 05005 (DFOE-CIU-0147) del 19 de abril 2023 de la CGR lo siguiente:

ix. El valor de las obras no amortizadas considerado en el MPF y en esta misma resolución, corresponde al valor definido por este mismo Consejo en la recepción definitiva de cada una de las obras conforme al detalle antes referido.

x. El costo de dichas obras será transferido a tarifas mediante el correspondiente pliego tarifario que propondrá el Gestor considerando la prórroga del plazo acordada por las partes, con el objeto de asegurar la competitividad de las tarifas del AIJS según lo exige el CGI.

xi. De acuerdo con lo establecido por la cláusula 18.1 y 18.5 del CGI, el saldo pendiente por obras desarrolladas en el AIJS por parte del Gestor, no fue incluido en el reclamo de requilibrio planteado por lo que no corresponde aplicar a dicha suma la fórmula 2 del apéndice I del mismo contrato, en el tanto dichas sumas no fueron consideradas por el Gestor en su reclamo.

xii. El monto que debió reintegrarse por orden judicial por concepto de multas, es una suma que no percibió el Gestor, sino la Corporación Financiera Internacional (IFC) a la cual le giró el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, de manera que no tiene incidencia alguna en el cálculo del desequilibrio financiero del CGI.

xiii. No debe considerarse en el cálculo del desequilibrio monto alguno adicional al reclamado por el Gestor, conforme a lo establecido por la cláusula 18.1 y 18.5 del CGI y el Apéndice I.

xiv. El plazo a considerar para el cálculo del desequilibrio, es el establecido por el Apéndice I, definido como "k+1…n", por lo que no corresponde ampliar a todo el plazo del contrato la estimación del desequilibrio, sino exclusivamente a partir de la fecha en que sobrevino la causal alegada por el Gestor.

xv. Aún y cuando conforme a la Adenda No. 4 corresponde proceder a llevar a cabo una auditoría del Modelo Financiero Caso Base una vez que la adenda cobre eficacia y dentro del plazo convenido, se previno al Gestor que llevara a cabo una auditoría adicional conforme a las prácticas internacionales, la cual fue presentada oportunamente y ratifica la certeza técnica con relación al monto del desequilibrio así como la integridad lógica y aritmética del modelo, verificando la razonabilidad de las proyecciones de supuestos de tráfico, los supuestos de proyección de los ingresos de naturaleza comercial, los cálculos de las deudas activas, las inversiones del Master Plan, su amortización, la actuación de áreas, los porcentajes utilizados para los distintos ingresos reservados, distribuibles, los cálculos de las cuentas de OPEX, los cálculos de las cuentas de Revenues y el efecto de la nueva vigencia de las tarifas, los cálculos de los fondos de reserva y su traslado a tarifas, los cálculos de tarifas, su integración a los

distintos ingresos y el traslado de los ítems a tarifas de acuerdo con lo establecido en el CGI, la correcta aplicación de la tasa de interés para la Deuda Virtual, los cálculos de la cuenta de reserva y su incorporación a los Estados Financieros y la validación de los cálculos del equilibrio, su correcta captación de todos los componentes que lo integran y que se encuentre alineado con lo que establece la adenda 4 y su enmienda 1.

xvi. En cuanto al uso de la tasa Libor, no se considera pertinente ningún acuerdo entre las partes debido a su inminente desaparición, debido a que su mención en la cláusula 10.2.2, se refiere a una etapa contractual precluida en la cual el Gestor optó por la alternativa de tasa fija en su financiamiento, por lo que la tasa Libor allí mencionada no resulta de aplicación. En cuanto a la cláusula 18.2, el propio CGI ofrece a las partes la alternativa de considerar como causal de desequilibrio, un aumento de más del 25% en la tasa de bonos del Tesoro de los EEUU a diez años en un periodo de doce meses, alternativa que pasará a ser aplicable al perder vigencia la tasa Libor.

26. Se remite la adenda número cuatro firmada el día 13 de octubre de 2022 y la enmienda número uno, firmada el día 23 de febrero de 2023 de la referida adenda al trámite de refrendo interno a cargo de la Asesoría Legal institucional de la Dirección General de Aviación Civil;

27. Iníciese la elaboración por parte del OFGI del borrador de decreto ejecutivo que creará la tarifa Covid Recovery Fee a razón de $1.56 (un dólar cincuenta y seis centavos) aplicado por pasajero saliendo y pasajero entrando.

28. Una vez obtenido el refrendo interno, ordénese por medio del OFGI al Gestor que inicie el procedimiento convenido en el artículo VI de la adenda número cuatro y su enmienda número uno para la auditoría definitiva del modelo de proyecciones financieras del caso base. Asimismo, de acuerdo con el Apéndice H, apartado 4.1 deberá iniciar los procedimientos aplicables para la preparación del pliego tarifario requerido para la amortización de las obras pendientes de pago en términos tales que asegure la competitividad de las tarifas del AIJS.

29. Se instruye al OFGI para que ponga en conocimiento del CETAC en el plazo de treinta días naturales, contados a partir de la eficacia de la adenda número cuatro y su enmienda, las medidas que es preciso adoptar para que sean estrictamente atendidas las recomendaciones de la señora MBA Jill Jamieson incluidas en su criterio de fecha 14 de marzo de 2022, apartado 2 "Fiscalización Contractual".

30. Acuerdo firme y definitivo.

Notifíquese.

Luis Amador Jiménez
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil