



ACTA No. 56-2021

Acta de la sesión extraordinaria No.56-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 16:03 horas del 27 de julio del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Segura Sancho, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

ARTÍCULO PRIMERO

El señor Olman Elizondo Morales comenta que el señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del MOPT, no podrá unirse a la sesión extraordinaria de hoy, debido a la situación de emergencia climatológica que vive el país y se requiere de su atención en diversos asuntos; por lo queda a la espera de que el señor ministro defina el momento oportuno en que cuente con el espacio para esta audiencia.

L-AUDIENCIA

Al ser las 16:03 ingresan a la sesión, de forma virtual, los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Miller Rodríguez Ramírez, del OFGI.

Al ser las 16:10 ingresa el señor Claudio Donato Monge, asesor legal externo del OFGI.

Al ser las 16:11 ingresa a la sesión, de forma virtual, la señora Sofía García Romero, directora del CETAC.

ARTÍCULO SEGUNDO

El señor Olman Elizondo Morales le da la bienvenida a los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Miller Rodríguez Ramírez; así como al señor Claudio Donato Monge, a quienes les cede la palabra para que se refieran al informe CETAC-OFGI-FG-OF-0455-2021, sobre la propuesta de renegociación del Contrato de Gestión Interesada.

El señor Fernando Soto Campos expone sobre la alternativa de una posible renegociación del Contrato de Gestión Interesada, tema que se ha analizado desde el 2019, e indica que las condiciones y fundamentos que respaldan esa alternativa ha tenido cambios significativos desde que se empezó a hablar al respecto, lo que ha provocado que se realicen ajustes importantes al planteamiento de esta propuesta.

Comenta que, en el 2019, el primer argumento que se utilizó fue un asunto de competitividad, debido a que existían varios proyectos cuyos costos se trasladarían a tarifas aeronáuticas por un monto de \$27,084,800.31 (veintisiete millones ochenta y cuatro mil ochocientos con 31/100 dólares), que correspondían a proyectos desarrollados en la zona sur del aeropuerto. Cuando las líneas aéreas se enteraron de los posibles incrementos en los costos de operación, solicitaron a la autoridad aeronáutica que se valoraran alternativas para mitigar el efecto del incremento en las tarifas, ya que el costo pasaba de \$218,00 (doscientos dieciocho dólares) a \$680,00 (seiscientos ochenta dólares), lo que representaba un incremento porcentual del 314%.

ACTA No. 56-2021

Con respecto a las inversiones no aeronáuticas, comenta que el importe de proyectos que se trasladarían a tarifas y que a hoy se encuentran pendientes de trasladar es de \$26,987,593.26 (veintiséis millones novecientos ochenta y siete mil quinientos noventa y tres con 26/100 dólares), lo que ocasionaría que el CUAC pase de \$5,07 USD (cinco con 07/100 dólares) por pasajero saliendo, a un estimado de \$10,05 USD (diez con 05/100 dólares) por pasajero y si a ese importe se le sumaba el TAP, el incremento de la tarifa sería de \$16.00 USD (dieciséis con 00/100 dólares) aproximadamente.

La alternativa que se propuso para mitigar el impacto en ese momento fue que se suspendiera el ajuste tarifario y que se buscaran alternativas de solución para tratar de disminuir ese incremento de los costos de operación, entre las cuales se mencionaron las siguientes:

- La posibilidad de que la Administración realice un pago directo, de alguno de los proyectos ejecutados.
- El Gestor planteó la posibilidad de ampliar el Contrato de Gestión Interesada, de tal forma que se comprometían a asumir la inversión que se requería para que este aeropuerto tenga la capacidad de seguir operando hasta el 2040, conforme a las inversiones que se habían definido en el Plan Maestro 2019 – 2020. Además de eso, se comprometía a mantener las tarifas fijas a lo largo de la ampliación del contrato.

Lo anteriormente expuesto provocó que el CETAC, en la sesión ordinaria 23-2020, del 30 de marzo del 2020, acordara solicitar al Gestor Interesado que presentara, debidamente fundamentada y documentada, la propuesta de ampliación del plazo del CGR. Adicionalmente, se instruyó al OFGI para que iniciara el acercamiento con la CGR, para explicar la razones y fundamentos de esta ampliación. Al mismo tiempo, debían de gestionar la modificación del artículo 9 del Reglamento de Gestión Interesada, con la intención de dar viabilidad jurídica a esta posibilidad.

En el año 2020 se presenta la pandemia a raíz del COVID-19, lo que genera una serie de situaciones complicadas para el CGI, lo que ha provocado la activación de cláusulas contractuales por motivos de fuerza mayor. Por motivo del Covid se generó la caída de un 70% aproximadamente en la demanda de pasajeros y por ende en los ingresos del AIJS. Indica que al reducirse el número de pasajeros y los ingresos se presenta la obligación de la Administración de reequilibrar este contrato.

Comenta que, de manera paralela, el señor Claudio Donato Monge inició un acercamiento con el director de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, para avanzar con el análisis del proyecto de reforma al reglamento de gestión interesada. El 8 junio del 2020 se llevó a cabo una reunión en la que se expuso el tema de competitividad y de desequilibrio; y que una de las alternativas que se habían valorado era precisamente la posibilidad de una ampliación al contrato de Gestión Interesada, pero que, para que pudiera ser viable, se debía modificar el reglamento. La CGR brindó insumos en la parte jurídica para que el proyecto de reglamento se fundamentara de manera que se pudiera equiparar con las normas de las alianzas público-privada.

En enero del 2021, la CGR, mediante el oficio DCA-0041, se pronuncia en los siguientes términos:

“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 N39965-H-mp) o la concesión de obra pública con servicio público (Ley N7762)”.

ACTA No. 56-2021

Menciona que, en el análisis que se venía realizando, se visualizó como muy difícil para la Administración disponer de recursos en un corto plazo para hacer frente a algunas obras que siguen siendo responsabilidad de la DGAC, como el traslado de Coopesa, entubamientos de canales y otras obras, por lo que se le planteó al Gestor la posibilidad de que, además de las nuevas obras que se requieren para que el aeropuerto pueda continuar operando normalmente, se valorará la posibilidad de incluir en esa propuesta algunas obras ya construidas para que las asuma el Gestor, con la finalidad de que la DGAC no efectúe ningún desembolso.

En abril del 2021 se le solicitó al Gestor que, en virtud de las situaciones que han generado variaciones importantes en la propuesta original, se requiere que Aeris Holding Costa Rica presente nuevamente la propuesta de renegociación del CGI, incorporando los nuevos cambios. El Gestor, en junio del 2021, mediante el oficio GO-DE-21-463, presentó la propuesta actualizada con el nuevo estudio de demanda, plan maestro, equilibrio y plan de obras.

En este punto, don Fernando da lectura de la respuesta que se dio al Gestor con el oficio OFGI-FG-OF-0450-2021, del 15 de julio del 2021 y comenta que la propuesta del Gestor va más allá de una solución al desequilibrio contractual y más allá de una simple prórroga del contrato, situación que se ha abordado responsablemente; ya que esta propuesta es una renegociación del contrato que da pie a una serie de modificaciones.

Mencionados los antecedentes anteriores, indica que la posibilidad de extender el plazo del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, como solución integral a largo plazo, es una alternativa aceptable, aunque no es la única, considerando lo siguiente:

- 1- Tanto la Administración como el Gestor están interesados en continuar la relación comercial que sostienen, porque para el Gestor resulta ventajoso pues lograría recuperar el equilibrio del CGI, así como aquellos costos adicionales en los que ha incurrido, y la Administración evita tener que indemnizar de forma directa al Gestor por estos costos adicionales, además que se mantiene un esquema de gestión en el AIJS.
- 2- La Administración se asegura el adecuado funcionamiento del aeropuerto, lo que beneficia al país, usuarios del aeropuerto y a distintas entidades y empresas que operan en este.
- 3- Se evitan los problemas y riesgos asociados a organizar un nuevo concurso que pudiese llevar a dilaciones significativas, además de que representaría una inversión de recursos humanos y económicos considerables.
- 4- Se logra mantener tarifas competitivas a lo largo de la ampliación del plazo del contrato.
- 5- Permite modificar otras cláusulas contractuales que se considera importante ajustar, tales como el Fondo de Fiscalización, el CEMAC y el Fondo de Reserva para el nuevo aeropuerto internacional, entre otras.
- 6- Se logra darle continuidad a la inversión requerida según la demanda proyectada, para que el aeropuerto continúe operando con normalidad y seguridad hasta la terminación del contrato y más allá.

El señor Soto se refiere al tema de los fondos para el nuevo aeropuerto internacional que sustituiría al Juan Santamaría, indicando que se requiere de la aprobación, lo más pronto posible, por parte del CETAC, para que la DGAC lo canalice, a través del MOPT y del Ministerio de Hacienda, para que esos recursos sean utilizados para pagar las obras que deben pasar a tarifas. Este proceso debe realizarse mediante un presupuesto extraordinario y aliviaría de manera importante la situación financiera del Gestor con sus acreedores, lo que

ACTA No. 56-2021

permitirá mantener los niveles de servicio en el AIJS, sin que se aumenten las tarifas, con lo cual se incentivaría un mayor tráfico aéreo y afluencia de pasajeros, lo que a su vez contribuirá con los ingresos del Gestor y de Aviación Civil.

El señor Claudio Donato Monge comenta que básicamente este tema tiene dos aristas importantes, por un lado, los acreedores, que es el tema que anunció recientemente el Gestor que es un problema que se requiere canalizar correctamente, para lo cual se le solicitó al Gestor que brindara la información correspondiente, en caso de que el Gestor caiga en incumpliendo con los acreedores, ya que estos tienen mecanismos de comunicación directa con el CETAC. En una carta enviada por los acreedores al Gestor, se encontró que hay algunas dudas que ellos tienen sobre la forma en que se han contabilizado algunos pagos por parte del Gestor.

De acuerdo con lo que manifiesta don Claudio, el Gestor está ejerciendo presión para que se le resuelvan sus problemas financieros, por lo que enviaron una nota en la que indican que no quieren soluciones parciales. Se entiende que en esta línea las soluciones propuestas alivian efectivamente esta situación. Por otro lado, lo que busca el Gestor es que el CETAC tome el acuerdo solicitando la autorización a la Contraloría General de la República, para prorrogar el contrato. Comenta que la respuesta que se le dio al Gestor es que, por la situación económica en la que está el país, solucionar el problema de reajuste financiero mediante una prórroga es la vía más adecuada. Por esa razón, se le había dicho al Gestor que, para poder hablar de una ampliación del contrato, no solo se debe arreglar el tema del reglamento, también hay que hablar de una renegociación de varios aspectos.

Para efectos de hacer el cambio en el reglamento, la CGR indicó que eso no implica que ellos estén aceptando una prórroga del contrato, pues para poder hablar de una modificación al contrato se debía tener claro que había que pensar en la prórroga y en un Plan Maestro actualizado en las proyecciones de demanda y en las obras que se van a necesitar.

Al Gestor se le comunicó la importancia del Plan Maestro y que había un compromiso de presentarlo a inicios de este año, pero debido a la pandemia se atrasó su presentación. Aún así, la comisión a cargo de su revisión está trabajando arduamente para tenerlo revisado pronto, pero el Gestor consideraba que la Administración intentara solicitar una autorización de una modificación al plazo del contrato, sin saber cuál era la opinión de la CGR, lo que muy probablemente ocasionaría la devolución del trámite.

El señor Donato se refiere a otro factor, el cual es que, para el equilibrio del contrato mediante la prórroga del plazo, es de gran importancia contar con las proyecciones de la demanda del aeropuerto, porque se considera la base para determinar las obras que se va a determinar en el futuro.

Adicionalmente, manifiesta que, según la recomendación de los expertos financieros, este no es el mejor momento para negociar. El Gestor ha mostrado siempre un interés de tener la prórroga del contrato, la cual no supone un arreglo de la situación inmediata con los acreedores, pero sí supone un arreglo financiero y nuevas condiciones de los préstamos.

Existen acciones que pueden aliviar la situación del Gestor, para mantener el aeropuerto competitivo y que este sea factor de reactivación económica.

Es importante, para efectos de Aviación Civil, recalcar que, si no se usan los recursos del superávit específico, sencillamente se pierden, por lo que el mejor uso que Aviación Civil puede dar a esos recursos es utilizarlos para pagar las obras no trasladadas a tarifas en el AIJS, ya que en algún momento se conversó de que se utilizarían para la rehabilitación de la pista del AIDOQ, pero en conversaciones con el señor ministro se llegó a la conclusión que es más fácil conseguir el financiamiento por vía de presupuesto nacional para la rehabilitación de la pista que pagarle al Gestor Interesado, por el debate político que eso podría crear.

El señor Gustavo Segura Sancho agradece la presentación y las opiniones expresadas, y procede a expresar que él siente que el sentido de urgencia es diferente aquí al que se tiene en el sector turismo, es decir, la recuperación del turismo sucede porque el aeropuerto funcione correctamente y las empresas del sector han sido impactadas por la situación. Por eso, le genera preocupación escuchar frases como *“se debe demostrar que la propuesta es la conveniente para el país”*; *“que es la propuesta que permite no desembolsar recursos”* y que *“es la propuesta que permite que no se suban las tarifas en el aeropuerto”*; *“que es la que nos permite completar el plan de inversiones”*, porque él considera que está demostrado que esta es la propuesta que le conviene al país. Pero lo que no quisiera es que se agreguen fases innecesarias que terminen postergando la solución del tema e indica que, como director del CETAC, él lo que propone es que todo lo que está en nuestras manos, no le agreguemos pasos adicionales innecesariamente.

El señor William Rodríguez Lopez solicita al señor Soto Campos que aclare a que se refiere cuando dice que *“hay que presentar la propuesta en el momento conveniente”*.

El señor Soto Campos indica que este factor se ha analizado a lo interno, incluso con el señor Claudio Donato, a raíz de todas las situaciones presentadas en la administración pública por el caso en el CONAVI, lo cual también ha impactado a la CGR, incluso la comunicación que se tenía de previo a esta situación ha cambiado, la apertura que se tenía con la Unidad de Fiscalización de la CGR ha tenido un cambio sustancial. Entonces esa frase se refiere a que en el momento que se tome la decisión de ir a la CGR, se debe tener total certeza de que no vayamos a llegar en un momento inadecuado, porque si bien es cierto en la figura del señor ministro hay una gran confianza y un gran respeto, inclusive en la CGR el ambiente actual no es el mejor.

El señor Claudio Donato amplía el tema indicando que se debe ir a la CGR cuando se tengan los números claros y se demuestre que cierran todos los cálculos. Él considera que no estamos en ese momento porque lo que se tiene ahora es una propuesta del Gestor, de cómo ellos lo perciben con base en proyecciones financieras que no podemos tener por sentadas. Este es el problema que se tiene en este momento, ya que no se tiene un producto terminado, por otro lado, si se va a reequilibrar un contrato, no debe hacerse en momentos de crisis, es decir, hay que buscar arreglarlo y salir de la situación.

El señor William Rodríguez López se suma a la inquietud del señor Gustavo Segura Sancho, porque aparentemente los tiempos de algunas instituciones y del país, no están alineadas con este tema. Es aceptable decir que como Estado no estamos en la mejor posición para negociar con el Gestor, pero lo cierto es que tenemos una deuda muy grande de desequilibrio con la empresa que ha manejado el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría durante muchos años y lo ha hecho muy bien. Pero además se debe realizar el proceso para pagar las obras no pasadas a tarifas todavía, lo cual facilitaría el procedimiento, con ese fondo para nuevos aeropuertos que está ocioso.

En su opinión definitivamente el ambiente es negativo, pero esa es la realidad y hay que tomar decisiones ahora, porque de aquí a mayo del 2022 no habrá mucho cambio. Cree que hay que apurar el paso con la comisión que está analizando el plan maestro y que tan pronto se tenga contratada a la persona financiera que ayudará a determinar el monto del desequilibrio, hay que urgirla para que ese trabajo se haga sin mayor dilación.

Desde la perspectiva del señor Rodríguez López, se debe solicitar a la comisión interdisciplinaria que se haga lo que se tenga que hacer, en el menor tiempo posible, porque adicionalmente se debe tener presente que se acerca la campaña política y que eso ocasionará ruido en este asunto.

El señor Gonzalo Coto Fernández comparte la misma inquietud que los directores Segura y Rodríguez, y comenta que si el Gestor tiene tanta presión como indica tenerla, llama su atención que el Gestor no tenga el sentido de urgencia de presentar todas las cifras y no presente la información que se requiere, porque de ser así considera conveniente que se le plantee y se le haga ver que es necesario nos presente la información solicitada a la mayor brevedad.

Don Claudio Donato Monge indica que lo importante, para efectos del Gestor y la tranquilidad del CETAC, es que se entienda que para que los aeropuertos no sufran ningún detrimento en sus operaciones, no debe haber ningún sesgo o lapsos que pongan en peligro las operaciones en el Juan Santamaría, ni en el aeropuerto de Liberia. Si se deposita toda la confianza en la CGR, se podría encontrar con el problema de que al final no se llegue al puerto correcto y todo el proceso se deba devolver, lo que traería problemas mayores con el Gestor y sus acreedores. Por esto, se enfrenta esta situación desde todos los ángulos posibles y hay más herramientas para utilizar como medidas contingentes, hasta llegar a la prórroga del contrato.

Menciona que este es uno de los pocos contratos de asociación público-privada que son exitosos, pero el objetivo es que no se desplome el contrato ni que se tengan problemas en el aeropuerto.

El señor Fernando Soto indica que entiende el sentido de urgencia, pero lo que se pretende es dar pasos firmes para brindar la mejor recomendación ante el CETAC. Con respecto a las tarifas del lado aéreo, con el pago que se hizo anteriormente, el incremento que se pudo generar en los costos de operación de las líneas aéreas desapareció. Adicionalmente, comenta que existe la posibilidad, si se aprueba pagar con el superávit específico de la reserva existente para nuevos aeropuertos, las obras no aeronáuticas, por lo que desaparecería el incremento que se puede generar en tarifas del lado no aeronáutico.

El señor Donato Monge se refiere al tema del acuerdo del superávit específico y comenta que existe una opinión jurídica que se está tratando de conversar con la CGR. Básicamente expone que este es un acuerdo que se puede tramitar por medio del CETAC, para que se gestione un presupuesto extraordinario y cambiar el uso de esa partida, lo que no requiere que el Gestor esté de acuerdo porque son fondos del CETAC; y que no se requiere acuerdo de la CGR porque actualmente esta no aprueba los presupuestos del CETAC. Indica que lo que hizo fue una opinión jurídica corroborando que lo manifestado es correcto, ya que considera que es muy importante esta acción para aliviar la posición del Gestor y de Aviación Civil.

El señor Gustavo Segura Sancho manifiesta que considera conveniente contar con la perspectiva del CETAC y de la Dirección General de Aviación Civil sobre el tiempo límite para resolver este asunto.



ACTA No. 56-2021

La señora Sofía García Romero solicita escuchar la opinión de la Dirección General de Aviación Civil, con respecto a qué se puede hacer para aligerar el paso de este asunto, porque el tiempo transcurre y puede que no alcance.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que el tema del contrato de Gestión Interesada no es un tema que maneje directamente la Dirección, sin embargo, con respecto al superávit indica que se está trabajando en el asunto y se han realizado consultas con el OFGI. También comenta que lo que se tiene actualmente con el plan de inversión es un tema meramente económico, por lo que se analizará el tema financiero y se verán las alternativas; por lo que al tratarse de un trabajo amplio y de cuidado, es complicado establecer una fecha.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0455-2021, sobre la propuesta de ampliación del Contrato de Gestión Interesada y se solicita al OFGI realizar las gestiones con la celeridad que las circunstancias requieren, así como la Administración acelerar los tiempos para la revisión del Plan Maestro.

Al ser las 18:02 se retiran de la sesión los señores Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas, Miller Rodríguez Ramírez y Claudio Donato.



ACTA No. 56-2021

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON NUEVE MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

DANIEL ARAYA BARQUERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

KARLA BARAHONA MUÑOZ

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GUSTAVO SEGURA SANCHO



Anexo N° 1

**AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN EXTRAORDINARIA No. 56-2021**

AGENDA: Sesión extraordinaria No. 56-2021
Lugar: Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha: 27 de julio del 2021
Hora: 4:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

Sr. Olman Elizondo Morales	Presidente CETAC
Sr. William Rodríguez López	Vicepresidente CETAC
Sra. Sofia Beatriz García Romero	Secretaria CETAC
Sra. Karla Barahona Muñoz	Directora CETAC
Sr. Daniel Araya Barquero	Director CETAC
Sr. Gustavo Segura Sancho	Director CETAC
Sr. Gonzalo Gerardo Coto Fernández	Director CETAC
Sr. Álvaro Vargas Segura	Director General
Sr. Luis Miranda Muñoz	Subdirector General
Sr. Óscar Serrano Madrigal	Auditor General

A los asesores

Sr. Luis Fallas Acosta	Asesor Jurídico del CETC
Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas
-------------------------------	---------------------

I.- AUDIENCIA

1.- Audiencia con el señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2.- Audiencia con los señores Claudio Donato Monge, Fernando Soto Campos, Rodolfo Garbanzo Arguedas y Miller Rodríguez Ramírez, referente al informe CETAC-OFGL-FG-OF-0455-2021 sobre la propuesta de ampliación del Contrato de Gestión Interesada.