

Acta de la sesión extraordinaria No.60-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 16:00 horas del 10 de agosto 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.

I.- AUDIENCIA

Al ser las 16:02 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO PRIMERO

El señor Olman Elizondo Morales procede con la presentación de los participantes de esta sesión extraordinaria y seguidamente da la bienvenida y otorga la palabra al señor Rodolfo Méndez Mata, ministro del MOPT.

El señor Rodolfo Méndez Mata, previo a iniciar, ofrece disculpas a los directores del Consejo por su ausencia en las sesiones anteriores, mencionando que las razones pueden resultar obvias en virtud de los acontecimientos que ha estado sufriendo el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en particular el CONAVI, lo que ha requerido una atención permanente por su parte. Adicionalmente, expresa su agrado por asistir a esta sesión y que tiene conocimiento de que existen varias interrogantes por parte de este Consejo, por lo que solicita se le planteen las mismas para responder cada una. Pero menciona que previamente le gustaría abordar varios puntos que podrían ser coincidentes con las mismas inquietudes que tengan los miembros del Consejo.

Comenta, que uno de los evidentes problemas de este sector, y no considera que sea algo distinto a lo que vive Costa Rica en general, tiene que ver con la organización del Estado costarricense, ya que es la debilidad institucional lo que se ha generado, a lo largo de 40 años al menos, la parálisis que tiene la construcción de infraestructura. Desde la crisis de los años 80, el sector público ha venido sufriendo un debilitamiento institucional, lo que ha ocasionado el problema macroeconómico del Estado. Eso lleva consigo el arrastre de las instituciones descentralizadas, que no es el caso de Aviación Civil, pero el problema es más agudo a nivel del Poder Ejecutivo, que igualmente ha arrastrado al resto del sector público descentralizado no financiero.

Esto se valoró en el primer año de esta administración, con el apoyo del Banco Interamericano, para hacer un análisis de la organización interna de la Aviación Civil y se observó que efectivamente había una necesidad de hacer una reestructuración administrativa. Sin embargo, con la misma asesoría se valoró que, si bien eso era una necesidad en ese momento, se estaban enfrentando problemas más urgentes que atender, relacionados con el funcionamiento de los aeropuertos y la necesidad de una reestructuración del contrato de la Gestión Interesada del AIJS; así como buscar una solución a la problemática del AIDOQ. Por ello, se empezó a trabajar en esas áreas, pero sobrevino la pandemia y todos conocen las consecuencias que esto ha tenido para el país y muy directamente en lo referente al transporte aéreo y las finanzas de la Dirección General de Aviación Civil. No obstante, lo que ha sucedido en estas últimas semanas, en otro ente adscrito al MOPT, ha puesto en evidencia la necesidad de una reestructuración, porque esa situación indica que se ha ido agotando el esquema de

funcionamiento de los entes desconcentrados y el estado ha ido tomando algunas determinaciones que llevan a la necesidad de replantear el funcionamiento de todo el sector público no financiero.

Don Rodolfo menciona que la angustia fiscal es la segunda razón, ya que, en la materia presupuestaria actual, los presupuestos pasan de manos de los consejos desconcentrados al ministro, quien puede, dentro de su sector, hacer cambios presupuestarios, porque al final de cuentas se remiten al Ministerio de Hacienda y, finalmente, pasan a conocimiento de la Asamblea Legislativa. Entonces, el problema de disponibilidad de recursos debe empezar a verse como un todo, dado que para los ojos del Ministerio de Hacienda y de la Asamblea Legislativa los presupuestos se verán desde un punto de vista macroeconómico. Comenta que, si se observa de manera integral lo que sucede en el ministerio, lo que existe es una serie de duplicidades y de gastos improductivos que, replanteados adecuadamente, podrían mejorar sustancialmente la labor del MOPT, aun con las limitaciones que ha emitido el Estado.

Particularmente el ministerio tiene un uso considerablemente improductivo de los recursos que manejan, porque se le fue despojando de facultades y su estructura se mantenía íntegra, y no es de extrañar que tenga un gasto administrativo burocrático del 70% de su presupuesto contra un 30% de gasto sustantivo, de manera que esto de alguna forma se refleja en el mal funcionamiento institucional.

Por esto, en momentos como los que vive el sector actualmente, obliga a un replanteamiento institucional y aun en medio de la pandemia, con limitaciones fiscales, en un año electoral en donde algún tipo de reforma es difícil de llevar a cabo, lo cierto del caso es que se presenta una alternativa y una particular oportunidad de plantearse la reestructuración del sector de obras públicas y transportes. Menciona que la idea es que, en el tanto se permita, lo que procede es trabajar en esa reforma, entendiendo que no es algo que se pueda concretar en el plazo que le resta a esta Administración, pero sí es posible dejar un planteamiento que permita la continuidad de un esfuerzo debidamente identificado y necesario para modificar el esquema administrativo.

El señor Méndez Mata amplía sobre el tema y explica que en la crisis de los años 80, cuando el sector disponía del 13% del presupuesto ordinario de la República y existían recursos de presupuestos extraordinarios de crédito, se llegó a hacer una buena cantidad de obras y a mejorar servicios en prácticamente todos los sectores. La realidad es que las instituciones vinculadas a la construcción de obras dejó de invertir en este sector y le dio prioridad a otros, y cuando los ingresos ya no eran suficientes se empezaron a debilitar los gastos ordinarios bajo el concepto de que uno de los factores más onerosos para el Estado es el de la planilla, y en vez de hacer reformas como las propuestas en este momento, se hicieron otro tipo de reformas que lejos de resolver el problema lo empeoraron cumpliendo con el propósito de limitar el gasto de la planilla, lo cual se debe lograr mediante una reestructuración administrativa y no solamente de legislación que limite el gasto propiamente dicho.

Comenta que ninguno de los Consejos del MOPT tienen una organización actualizada, moderna, desarrollada de acuerdo con las mejores prácticas en la atención de sus propósitos, a lo que no escapa el tema de la aviación civil. El señor ministro dice que siempre consideró que Costa Rica no se merecía la descategorización que hizo la FAA, pero se comprobó que había incumplimientos de la normativa, así como otras debilidades que tal vez no alcanzaban para llegar a ese extremo, pero así fue.

Con respecto a las posibilidades del desarrollo aeroportuario en general, tampoco se podían alcanzar las necesidades con los recursos provenientes de los impuestos con destino específico que recibe la aviación civil

en nuestro país, por lo que una revisión del esquema organizativo de la aviación, siguiendo las mejores prácticas que actualmente se siguen en otros países sería lo deseable, para separar la parte propiamente del cumplimiento de la normativa de la aeronavegabilidad y las disposiciones emanadas por la Organización Mundial de la Aviación Civil, de lo que tiene que ver con el transporte y la administración aeroportuaria. Inclusive se ha sugerido que en una reestructuración toda la parte correspondiente a la procura de esa seguridad, la aeronavegabilidad y el cumplimiento de toda la normativa, quien tenga esa tarea a cargo cuente con cierto grado de independencia, para que no obedezca a disposiciones de corte político, sino que sea estrictamente de carácter técnico.

Indica que hizo el preámbulo anterior para decir que sí es una inquietud el pensar en trabajar con una estructuración distinta y que la organización actual sea dirigida de la mejor manera, lo más eficiente que se pueda. Pero el Estado se muestra incapaz de proveer los recursos que las instituciones requieren para un mejor funcionamiento, lo cual se vive por todos quienes ejercen un cargo ministerial, con dimensiones de mayor o menor impacto.

Señala que está realizando una revisión de su trabajo y espera estar compartiendo con el CETAC al menos una sesión dos veces al mes, con la intención de que cualquier cosa que se esté haciendo se encuentre debidamente calibrada con la Administración superior. Adicionalmente, menciona que cualquier propuesta de cambios en la estructura administrativa se verá con el Consejo y la Dirección, ya que no se busca hacer un trabajo de reestructuración que se maneje particularmente y luego se implemente.

El señor William Rodríguez López toma la palabra y comenta que desde su punto de vista lo más conveniente es enfocarse en los aspectos de mayor interés, ya que existen varios asuntos que se encuentran pendientes de resolución, pero hay dos asuntos de los cuales le gustaría conocer su visión, a saber:

- 1- La renegociación del contrato con el Gestor Interesado, que tiene dos temas: el desequilibrio financiero y la renegociación del CGI, en donde se hablaría sobre la ampliación es este.
- 2- La actualización de la Ley de Aviación Civil, que data de 1973 y por lo que tiene una serie de aspectos desactualizados.

Centrándose en el primer tema, don William comenta que hoy conversó con los señores Miller Rodríguez Ramírez y Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador, ya que hoy tuvieron una reunión con *Landrum & Brown* y con Aeris, para ver los capítulos de importancia del Plan Maestro del AIJS, los cuales son el tema de la demanda proyectada y las obras que se deben realizar según la demanda que se estime. Ellos consideran que probablemente en el mes de agosto la comisión que está realizando la revisión de Plan Maestro terminará su trabajo y que en setiembre prevén terminar el informe final, el cual se trasladará al OFGI, y esta dependencia considera que aproximadamente en octubre estaría brindando su opinión al CETAC, por lo que con esos marcos de tiempo la mejor alternativa que se tiene es hacer la renegociación del Contrato de Gestión Interesada con Aeris en los meses de noviembre y diciembre.

El señor Méndez Mata se refiere a lo expresado por el señor William Rodríguez e indica que considera que es de enorme interés este tema, sin dejar de mencionar que coincide en los propósitos desde hace mucho tiempo y señala que hace algunos años esta misma Administración tomó la determinación de que se tenía que agotar este contrato e iniciar los trámites de un nuevo aeropuerto, lo que generó una expectativa de carácter nacional. Uno de los temas que tienen que estar totalmente comprobados es que el AIJS puede dar el servicio que requiere el

ACTA No. 60-2021

turismo y la movilización de carga durante un plazo lo suficientemente amplio para pensar en la continuidad de una gestoría como la que hay hoy, lo cual debe ser una manifestación sólidamente demostrada con el Plan Maestro y de ahí la necesidad de que este plan tenga una solidez enorme.

Amplía su respuesta explicando que lo que sí se tiene es un contrato que vence en el 2026 y que no tiene una cláusula que específicamente hable de una prórroga, de manera que se tendrá que ir con una discrecionalidad ante la Contraloría General de la República, hacerle ver que nuestra propuesta de extender el contrato cumple con el propósito del interés público y de la experiencia que el Gestor ha recabado se puede aprovechar en beneficio del país.

El señor Méndez Mata cita como ejemplo el puerto de Caldera y comenta que cuando se pensó llevar a la CGR la posibilidad de ampliar el contrato del concesionario actual del puerto Caldera, un rumor y una generación de acusaciones de que semejante acción era un acto corrupto hizo que el proceso se abortara, no porque la CGR no lo estimara pertinente, sino porque fueron los mismos empresarios que actualmente reclaman por el agotamiento del puerto Caldera. Hoy el contrato va hacia una licitación y se está hablando de varios años, por lo que considera que se debe tener mucho cuidado de la forma como se debe manejar este tema.

Considera que la mejor alternativa para el país es una ampliación del CGI, lo que amerita que se autorice una orden de modificación que debe someterse a la CGR y que tiene que autorizar esta junta directiva, por lo que esta decisión debe ser valorada en todas sus dimensiones debido a que, para que inicie un proceso que no signifique un rechazo *ad- portas* en la CGR, debe estar muy bien elaborado. Este no es un proceso simple, porque a la par de garantizar los años de servicio y que el AIJS pueda atender una demanda eficiente, aparte de eso todos los otros aspectos deben estar cubiertos, como lo son los temas técnicos, financieros, legales, operativos y la revisión absoluta de los términos del contrato, porque no cree que esa sea una postura que la CGR valore en una adenda, ya que se deben reestructurar y renegociar aspectos del contrato que la Administración ha identificado que merecen una renegociación.

De la misma manera, que si la alternativa llegase a ser optar por una nueva licitación, los términos del nuevo cartel no serían los mismos que los del cartel que se planteó hace 20 años, porque habrá cosas nuevas que con seguridad van a surgir, por lo que es necesario que en toda la negociación haya un equipo que le dé solidez y confianza a todo el proceso, porque es una negociación de un contrato nuevo, ya que no se está hablando de ampliar el contrato, se está hablando de ampliar un contrato en un periodo que en la práctica y en la efectividad posiblemente sea mayor que el contrato que se ha ejecutado en esta primera etapa. Menciona que efectivamente este contrato con Aeris ha estado en ejecución durante 10 años, que es un factor que explica por qué una administración se puede ver en la necesidad de replantearse una ampliación a ese contrato, debido a que en buenos términos del contrato tenía como propósito que sirviera por un periodo de 20 años y se prorrogó por el hecho de que estuvo paralizado.

Indica que lo que hay que demostrar es que es más beneficioso ampliar el contrato que ir por una nueva licitación, lo que es un aspecto que debe quedar absolutamente razonado.

Con respecto a la otra interrogante, menciona que la historia de la gestoría nos enseña como los parámetros que se incorporaron dentro de los lineamientos del contrato original se tuvieron que ir modificando, reestructurando y acomodando a las distintas condiciones que se fueron presentando en el desarrollo de la atención de la aviación en el AIJS, asunto de peso en la reestructuración de la propuesta que el Plan Maestro plantee, porque de parte

ACTA No. 60-2021

de la CGR existirán cuestionamientos para que la Administración justifique y le dé la seguridad de que lo que se incluye en ese contrato será un verdadero reflejo de lo que se tiene que hacer en los años siguientes.

Adicionalmente, comenta que hay razones adicionales generadas por la pandemia que, sin duda, favorecen en varios sentidos, pero hay dos muy importantes:

- 1- El tema de la demanda. Si antes era justificado que el aeropuerto tuviera vida hasta el año 40 o más allá, hoy, con los 4 años que se están mencionando para estar donde se estuvo a finales del 2019, va a haber un plazo más amplio para la vida útil del AIJS.
- 2- La pérdida del equilibrio financiero.

Pero son razones que se deben demostrar que no son para aprovechar y firmar cualquier contrato, es decir, esas razones no pueden escudar una ligereza en los planteamientos y la negociación que pueda ser necesaria. También menciona que tiene conocimiento de la presión que existe, de distintos sectores como el turismo, industria de la aviación, el sector productivo y el Gestor, pero se deben hacer las gestiones correctamente.

El señor Gustavo Segura Sancho agradece la extensión y el detalle con que el señor ministro ha explicado los temas e indica que este es un asunto de vital importancia e interés para el sector turístico nacional, por lo que le gustaría se resuelva antes de la finalización de este gobierno, porque si es un tema que trasciende esta Administración, considera que se podrían generar algunas complicaciones, por cambio de personas y por el entendimiento de la situación. Por lo tanto, considera que la oportunidad para el Estado de Costa Rica es que se resuelva en este gobierno, pero también comprende lo que expresa el señor Méndez Mata referente a que no es un tema que puede ser tomado a la ligera y desde esa perspectiva el CETAC lo que agradece es que se maneje este asunto con el sentido de urgencia que caracteriza al señor ministro del MOPT.

El señor Álvaro Vargas Segura aprovecha la oportunidad para dar seguimiento a un acuerdo que se tomó anteriormente, con respecto al superávit de los fondos para el desarrollo de futuros aeropuertos internacionales; según el criterio que expuso el señor Luis Fallas Acosta, del Órgano Fiscalizador, quien señaló que la gestión para el cambio del destino de esos fondos debía consultarse con la CGR. El señor Claudio Donato expresó su posición indicando que no era necesario, pero al final de su presentación acogió el criterio del señor Fallas Acosta. Por lo anterior, se requiere definir si se realiza la consulta a la CGR sobre el tema y también se debe definir en qué se quieren utilizar esos fondos.

El señor Rodolfo Méndez Mata se refiere a este asunto y comenta que justo a esto se refería, sobre la incapacidad que tiene el Gobierno de la República para resolver problemas urgentes de índole fiscal. Dice que él comentaba hoy que si existe un accidente por la desatención en una pista de aterrizaje, al primero que van a señalar es al ministro, pero nadie ve las limitaciones que tiene la Administración para resolver estos asuntos. Se había conversado utilizar esos fondos para arreglar la pista de Liberia, pero por razones de tiempo y de carácter fiscal posiblemente no se podrían utilizar para ese fin, por lo que, si se presupuestan esos recursos para este periodo y no se utilizan de aquí a diciembre, posiblemente se pierdan. De manera que presupuestarlos para la reparación de la pista de Liberia sería un esfuerzo perdido, al menos para este año. Comenta que el hecho de ir a la CGR lo que hace es demorar la posibilidad de que esto se conozca en un presupuesto extraordinario, porque el destino se puede proponer, pero este debe ser aprobado no solo por el Ministerio de Hacienda, sino también por la Asamblea Legislativa. Entonces si la determinación institucional es ir a la CGR, esta es una decisión que le corresponde a la Administración, para lo que debe proceder con las consultas correspondientes.

ACTA No. 60-2021

El señor Gonzalo Coto Fernández se refiere a uno de los aspectos planteados por el señor William Rodríguez, referente al tema de la modificación de la Ley de Aviación Civil, e indica su deseo por conocer su opinión y la orientación política al respecto. Lo anterior, porque la institución se encuentra en el proceso de determinar qué modificaciones se deben realizar y, posteriormente, analizar qué pasa con los consejos si volverán al MOPT o no, o crear, en el caso de Aviación Civil, un instituto totalmente independiente.

El señor Rodolfo Méndez Mata comenta que cualquier reforma legal que tenga que ver con el funcionamiento ordinario y técnico que mejore los aspectos medulares del cumplimiento de las funciones de la aviación, son bienvenidos. Si se deben hacer cambios administrativos, lo único que pide es que se permita conocer cuáles son los cambios, pero no habría ningún problema en buscar la mejora de una legislación que tiene que ver con los aspectos propios de la aviación y que, sin duda, están desactualizados.

El señor Olman Elizondo Morales indica que la Dirección General envió ayer una propuesta para la actualización del plan de desarrollo de aeropuertos, lo que se considera un paso muy importante en este momento para adecuar los planes de los distintos aeropuertos y aeródromos, así como sus posibles desarrollos, tanto en la utilización como en las posibilidades que estos tengan.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que lo que se envió fue la proyección de los fondos del Estado con COCESNA, ya que debe aprobarse por el consejo directivo de esa entidad. A esto se le incluyó lo que faltaba para este año y lo de los próximos dos años, lo que incluye el estudio del plan maestro de los aeropuertos de Costa Rica e indica que sí se contempla el interés de hacer el estudio mencionado por el señor Olman Elizondo.

El señor Méndez Mata menciona que él lo vio y se lo remitió al señor Rodolfo Solano, porque existe una comisión del tema financiero y laboral que él atiende y mañana se reúnen, por lo que va a buscar que se trate el tema en esa reunión.

Reitera lo que mencionó anteriormente, en el sentido que le gustaría estructurar con el Consejo la posibilidad de una participación cada dos semanas en una sesión, para conocer los temas que se tengan en esos momentos, tal vez no en toda la sesión, pero sí asignar el tiempo para los aspectos más acordes con las definiciones de carácter político- público. Se tienen dos temas candentes que son los mismos que existían años atrás, uno la certeza de una continuidad en la gestoría del AIJS y, dos, darnos seguridad sobre el estado de la pista del AIDOQ. Considera que hay muchas otras necesidades que se requieren solucionar, pero de carácter urgente son esos dos temas. Adicionalmente, menciona que otra urgencia es la situación financiera del CETAC, no solo por la afectación la pandemia, sino que, si antes se pensaba que el gobierno central podía ayudar con un aporte adicional, ahora se hace más complicado pensar en eso. Menciona que siente una enorme responsabilidad de buscar la solución de esos dos aspectos.

El señor Daniel Araya Barquero expresa su inquietud en cuanto a la Unidad de Accidentes e Incidentes Aéreos y pregunta si esa unidad dependerá directamente del MOPT o si va a ser independiente, según el anexo 13 de la OACI. La anterior consulta la hace porque actualmente, esta unidad depende del CETAC, y este Consejo no cuenta con el presupuesto suficiente para hacer frente a la reestructuración que la misma requiere.

El señor Rodolfo Méndez Mata comenta que se ha pensado si se puede hacer algo a nivel centroamericano, para que esa unidad tenga independencia, y que las investigaciones no las hagan los mismos funcionarios de la organización que realiza la parte operativa, pero al final de cuentas es una política pública que no se puede

ACTA No. 60-2021

establecer por una decisión política. En la organización tienen que recomendar cuál es la mejor forma para nuestra sociedad.

El señor Olman Elizondo Morales comenta que sí se presentó una gestión anteriormente, relacionada con esta unidad, para que dependiera de un viceministerio del MOPT, con la finalidad de brindar independencia, sin embargo, se les hizo ver que hacer ese movimiento complicaría las cosas si lo que se busca es independencia, porque al pasarla a una unidad sin presupuesto, no se iba a lograr lo que se pretendía.

Por consiguiente, el señor Méndez Mata indica que pondrá atención a esta consulta, para brindar una respuesta lo más adecuada posible.

Al ser las 17:42 se retira de la sesión, el señor Rodolfo Méndez Mata.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON CUARENTA Y CINCO MINUTOS


OLMAN ELIZONDO MORALES


WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ


DANIEL ARAYA BARQUERO


SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO


GONZALO COTO FERNÁNDEZ


GUSTAVO SEGURA SANCHO


KARLA BARAHONA MUÑOZ

ACTA No. 60-2021

Anexo N° 1

**AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 60-2021**

AGENDA: Sesión extraordinaria No. 60-2021
Lugar: Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha: 10 de agosto 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. Sofía Beatriz García Romero	Secretaria CETAC
Sra. Karla Barahona Muñoz	Directora CETAC
Sr. Daniel Araya Barquero	Director CETAC
Sr. Gustavo Segura Sancho	Director CETAC
Sr. Gonzalo Gerardo Coto Fernández	Director CETAC
Sr. Álvaro Vargas Segura	Director General
Sr. Luis Miranda Muñoz	Subdirector General
Sr. Óscar Serrano Madrigal	Auditor General

A los asesores

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.