

I. PRESENTACIÓN:

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe se realiza siguiendo las directrices establecidas por la Contraloría General de la República para la elaboración del mismo, las cuales fueron dictadas mediante la resolución R-CO-61, de las doce horas del 24 de junio de 2005, del Despacho de la Contralora General de la República, denominada: “ *Directrices que deben observa los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión, según lo dispuesto en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control interno D-1-2005-CO-DFOE*”

Las funciones del Consejo Técnico de Aviación Civil, están claramente definidas en la Ley General de Aviación Civil, No. 5150 y sus reformas, particularmente en el artículo que literalmente indica:

“ Artículo 10.

Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.

II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.

III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.

IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.

V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.

VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.

VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

VIII. Proponer temas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.

IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.

X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.

*XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país. "*

Conforme puede apreciarse, las funciones asignadas por ley al CTAC, están muy encaminadas a funciones administrativas, las cuales consumen gran parte del tiempo del Consejo, por aspectos metodológicos, el presente informe prescinde de la reseña de tales actividades pues en todo caso constan en las actas respectivas, y se enfoca en el eje temático que se trazó al inicio de nuestras funciones.

En ese sentido, debe indicarse que desde el inicio de labores, el CTAC, se trazó como objetivo la actualización de la infraestructura aeroportuaria fijándose objetivos de corto, mediano y largo plazo; como complemento de ello se preocupó por la actualización de la seguridad aérea con lo cual se logró cambiar el Centro de Control Radar, ubicado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el cual sirve no solo para el tráfico de dicha terminal, sino para todas las terminales del país.

Entre los proyectos a corto plazo, destaca los trabajos de ampliación y mejora de los aeródromos locales, iniciándose con cinco de ellos, los cuales fueron seleccionados a partir de la premisa de la llegada de turistas al país. Tómese en cuenta que el sector turismo, aporta un porcentaje importante del PIB del país, siendo que existen zonas de gran afluencia turística, las cuales si bien cuentan con aeródromos, éstas carecen de las condiciones técnicas y físicas aptas para una adecuada operación. Se pretende que el próximo CTAC, continúe el proyecto mejorando otro grupo importante de aquellos.

Aunado a ello, conviene destacar, los esfuerzos realizados para que la implementación del plan maestro del Aeropuerto internacional Juan Santamaría, siga su curso normal, a tal efecto destacada la solución definitiva de la expropiación del terreno conocido como "La Candela", lo cual se logró a través de un proceso de conciliación judicial, luego de más de veinte años de litigio, asimismo, la reanudación de las obras del traslado del hangar de COOPESA, realizando todo una renegociación con OACI y el propio Gestor interesado del AIJS, posibilitando la realización de tal objetivo.

A mediano plazo, destaca el proyecto iniciado para la ampliación de la concesión del lado aire del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, lo cual resulta fundamental, dado que la pista debe ser remodelada en forma integral, lo cual representa una obra de un costo económico significativo. Adicionalmente, se logró resolver los puntos constructivos pendientes por parte del concesionario como el caso de las tuberías eléctricas las cuales fueron remediadas durante la gestión.

A largo plazo, debe destacarse que se deja el estudio de emplazamiento, diseño y plan maestro del nuevo aeropuerto metropolitano, el cual constituye una obra necesaria para el desarrollo de la industria aeronáutica de Costa Rica, dado las limitaciones de espacio aéreo que nuestra principal internacional, - el aeropuerto Juan Santamaría- posee.

En el presente informe, se realiza una descripción de las labores realizadas, siguiendo el mismo orden propuesto anteriormente.



MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE GOLFITO:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto consta de:

- ~ Remodelar y ampliar terminal aérea existente
- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista y terminal existente.
- ~ Dotar de estructuras para futura colocación de ayudas visuales.
- ~ Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
- ~ Cerramiento Perimetral

Plazo estimado de ejecución de las obras: 90 días.

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Golfito

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Ignacio Acuña Fallas
Planificado % / Actual %	25% / 25%
Presupuesto	₡1.767.000.000
Hito previsto	Cancel de licitación
Próximo hito	Recepción de ofertas



- El proyecto consta de:
- Remodelar y ampliar terminal aérea existente
 - Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista y terminal existente
 - Dotar de estructuras para futura colocación de ayudas visuales.
 - Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
 - Ceramiento Perimetral

Fuente de información: Director de proyecto

~

Durante el primer semestre del 2017 se desarrolló todo el proceso licitatorio, al momento de refrendar el contrato por parte de la Contraloría General de la República, el mismo fue denegado, resultado acaecido porque una de las empresas que conformaban el Consorcio al cual se adjudicó se encontraba inhabilitada.

La Contraloría General de la República por medio del oficio DCA-2350 deniega el Refrendo al Contrato suscrito entre el CETAC y el Consorcio Condeco-PG-CR Bulding, por el motivo de que la empresa CR Building se encuentra inhabilitada para la Administración Pública.

De conformidad con el acuerdo de la Comisión Plenaria ACP-149-2017 SETENA, indica que no debe ingresar a esta Secretaría el trámite para la obtención de la Viabilidad (Licencia) Ambiental.

En virtud de lo anterior, los planos que resulten del nuevo procedimiento serán más detallados y no incluirán varias obras que no son estrictamente necesarias por el momento, como lo es la construcción de extensión de franja de seguridad en camino paralelo al aeródromo donado por la Municipalidad de Golfito. Mediante acuerdo Municipal del año 2017.

Ya se cuenta con el visto bueno ambiental por parte de la municipalidad para la construcción del proyecto.

Ya se cuenta con el permiso de construcción por parte de la Municipalidad.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO LA MANAGUA:

FICHA TÉCNICA:

Alcances del proyecto:

- ~ Expropiación de terrenos
- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje
- ~ Construir Plataforma
- ~ Construcción de la Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad
- ~ Iluminación de pista.

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Quepos

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Victor Morge
Planificación % / Actual %	25% / 25%
Presupuesto	₡3.200.203.440,00
Hito previo	Cartel de licitación
Próximo hito	Recepción de ofertas



El proyecto consta de:

- En proceso de expropiación de terrenos
- Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje
- Construir Plataforma
- Construcción de la Terminal Aérea
- Mejorar franjas de seguridad
- Iluminación de pista

Fuente de Información: Director de proyecto

El proyecto fue adjudicado al “Consortio La Managua”, conformado por: Grupo Orosi, Transporte Orosi Siglo XXI, AJIP Ingeniería, con un plazo de ejecución de 150 días calendario. El costo del proyecto ronda los **¢5,395,039,680,30**.

Luego de refrendado por la Asesoría Jurídica de la Institución, se gira la orden de inicio para el día 04 de diciembre del 2017, lo que permite una ejecución de aproximadamente ¢254.000.000,00 de colones, a la fecha no se han realizado más avances en pagos pero sí en obra, el proyecto avanza al día con su programación.

El porcentaje general de avance de la meta se estima en un **48%** considerando las etapas de Preinversión, licitación, orden de inicio

Una vez concluido el aeródromo contará con la ampliación de la pista de aterrizaje y plataforma con su respectiva demarcación horizontal, plataforma de estacionamiento de aeronaves, así como las franjas de seguridad, construcción de la malla perimetral y la construcción de una terminal aérea, vías de acceso vehicular y parqueo, todo lo anterior para dar cumplimiento a la Normativa OACI.

A razón de la renuncia de un miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil, el mismo no contaba con Quórum Estructural para sesionar, lo cual infirió negativamente en el proyecto, por cuanto se atrasó por alrededor de dos meses la aprobación y firma del Contrato por parte del CETAC, teniendo como consecuencia la no ejecución presupuestaria según se había proyectado inicialmente.

Se ha preparado una propuesta para aprobación del CETAC de un replanteamiento del presupuesto institucional del año 2018, lo anterior para cubrir el pago del costo del proyecto, por cuanto la mayor parte del presupuesto de este proyecto se había programado para ejecutar en el año 2017.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE DRAKE:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto abarca los siguientes alcances:

- ~ En proceso de expropiación de terrenos
- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje.
- ~ Construir Plataforma
- ~ Construcción de la Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Drake - FASE I

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Victor Monge Corrales
Planificado % / Actual %	95% / 50%
Presupuesto	₡162.816.360,94
Hito previo	Orden de Inicio
Próximo hito	Ejecución de Obra



Fuente de información: Equipo de proyecto



El proyecto consta de:
- Mejorar la pista de aterrizaje y franjas de seguridad.

- * Suspendido por condiciones Climatológicas

Nombre del Proyecto: Mejoramiento de los Aeródromo de Drake - Fase II

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Victor Monge Corrales
Planificado % / Actual %	25% /25%
Presupuesto	€3.026.393,910
Hito previo	Cartel de licitación
Próximo hito	Recepción de ofertas



El proyecto consta de:

- En proceso de expropiación de terrenos
- Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje.
- Construir Plataforma
- Construcción de la Terminal Aérea
- Mejorar franjas de seguridad

Fuente de información: Director de proyecto

Se realiza el respectivo proceso licitatorio, quedando adjudicada la obra al Consorcio conformado por las empresas: Constructora y Consultores PG S.A – Grupo Condeco VAC S.A – Desarrolladora Nova Inversiones S.A. – Constructora Luna y Rojas S.A. Luego de superar los procesos de apelación ante la Contraloría General de la República, se consolida dicha adjudicación, la cual refiere a un plazo contractual de 120 días calendario y un costo estimado del proyecto de **€3.058,359,365,32.**

Una vez mejorado el Aeródromo se contará con una ampliación de pista a 18 mts de ancho (el doble de lo actual), la construcción de una plataforma de estacionamiento para tres aeronaves tipo Bravo, conformación de las franjas de seguridad, cercado perimetral, señalización de pista y plataforma, más la construcción de una terminal para los usuarios.

El mejoramiento de este Aeródromo redundará en el crecimiento de la industria turística y aeronáutica a nivel del país, mejorará la economía de la población y facilitará el acceso expedito a la región Sur del país donde se ubica.

A razón de la renuncia de un miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil, el mismo no contaba con Quórum Estructural para sesionar, lo cual infirió negativamente en el proyecto, por cuanto se atrasó por alrededor de dos meses la

aprobación y firma del Contrato por parte del CETAC, teniendo como consecuencia la no ejecución presupuestaria según se había proyectado inicialmente.

Por lo anterior se ha presentado un replanteamiento del presupuesto institucional del año 2018, lo anterior para cubrir el pago del costo del proyecto, por cuanto la mayor parte del presupuesto de este proyecto se había programado para ejecutar en el año 2017.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE PUERTO JIMENEZ:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto consistió en lo siguiente:

- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
- ~ Mejoramiento del Cerramiento Perimetral.

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Jiménez

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Jorge Mario Murillo
Planificado % / Actual %	25% /25%
Presupuesto	€684.000.000,00
Hito previo	Cartel de licitación
Próximo hito	Recepción de ofertas



Día: 24/11/2016



El proyecto consta de:
- Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista
- Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual
- Cerramiento Perimetral

Fuente de información: Director de proyecto

El proyecto desarrolló la etapa de licitación sin mayores inconvenientes, la orden de inicio se giró el día 29 de mayo del 2017, con un tiempo de ejecución de 89 días según calendario, Contratista MECO S.A.

El proyecto fue concluido al **100%** y se encuentra en operación, la inversión rondó los **€270.203.719,25**.

Se realizó la recepción definitiva el 22 de Noviembre del 2017. Proyecto concluido y en operación.

Con la puesta en operación de este aeródromo se logra favorecer el acceso turístico a la zona

Condiciones de otros Aeródromos



Barra del Colorado



Tortuguero



Nosara



Palmar Sur



San Isidro del General

Fuente de información: archivo

El siguiente cuadro resumen, refleja la inversión habida en remodelación y actualización de aeródromos al momento de redactarse el presente informe:



Aeródromos	Inversión 2016-2017
Puerto Jiménez	¢684.000.000,00
Quepos	¢3.200.203.440,00
Expropiaciones Quepos	¢3.251.136.000,00
Golfito	¢1.767.000.000
Drake I	¢3.026.393,91
Drake II	¢162.816.360,94
Expropiaciones Drake	¢1.103.038.160,00
	¢10.171.220.354,85
	\$18.162.893,49



AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA:

En relación a éste aspecto, destaca lo relacionado a la implementación de la actualización del plan maestro del aeropuerto internacional Juan Santamaría, obra de trascendental importancia para la operación del tráfico aéreo, tomando en cuenta que se trata de la principal terminal aérea del país.

Nombre del Proyecto: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJSM)

Información del Proyecto:

Encargado de fiscalización

ÓFGI

Actualización del Plan Maestro que incluye obras por \$111.400.000

Día: 24/11/2016



Para el desarrollo de las obras, debe destacarse la solución de dos grandes problemas, que a lo largo de más de veinte años, constituyeron obstáculos insoslayables para su desarrollo, ellos se refieren a la conclusión del litigio de expropiación del denominado terreno de "La Candela" el cual permitirá principalmente la realización de la calle de rodaje paralela sur y otras obras complementarias de gran importancia para la operación de la terminal. Asimismo destaca, la solución al conflicto surgido en la construcción del hangar de COOPESA, el cual ha sido un tema conflictivo a lo largo de muchos años, lo cual se logró solventar y posibilitar la continuación de la obras.

A continuación se detallan cada uno de dichos procesos:

TERRENO DENOMINADO LA CANDELA:

La problemática existente en relación a este tema, estuvo centralizada en el proceso litigioso, existente en los Tribunales Contenciosos, el cual se desarrollo a lo largo de veinte años, gracias a las gestiones realizadas en este período, se logró un acuerdo de conciliación judicial, homologado por el juez, con aprobación de la Procuraduría General de la República, ello permitió que el Estado entrara en posesión del bien inmueble, siendo que a la fecha, los terrenos se encuentran a nombre del Estado quien los ha puesto en posesión del gestor interesado, para el desarrollo de las obras correspondientes.

Por la trascendencia que representa tal acto, y atendiendo al principio de transparencia, se transcribe integralmente, el alcance de la conciliación judicial habida en el presente caso:

ACUERDO CONCILIATORIO

*Proceso de conciliación que se da entre los expropiados de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000, además del derecho comercial donde se ubica el Bar y Restaurante “La Candela” y el Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación y el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes en calidad de Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil; tramitado en las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil, ante el conciliador Lic. Jerry Carvajal Angulo, cédula de identidad No uno-setecientos cincuenta y ocho-quinientos diecisiete, Jefe Unidad de la Asesoría Legal de la Dirección General de Aviación Civil, en lo sucesivo el “**CONCILIADOR**”, presente en este acto:*

POR UNA PARTE: *El señor **OSCAR ROJAS CARMONA**, mayor, casado una vez, comerciante, vecino de Río Segundo, provincia de Alajuela, cédula de identidad No dos-doscientos noventa y siete-cero veintisiete en calidad de expropiado de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000 que se lleva bajo el expediente judiciales N° 02-001091-163-CA y el señor **OSCAR ROJAS ARGUEDAS**, mayor, divorciado, comerciante, vecino de Río Segundo, provincia de Alajuela, cédula de identidad No dos-quinientos veinticuatro-cuatrocientos sesenta, en calidad de dueño del derecho comercial del denominado Bar y Restaurante “La Candela” o Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación, que se lleva bajo el expediente judicial No 05-000138-163-CA ambos del Juzgado Contencioso Administrativo Civil de Hacienda del Segundo Circuito Judicial.*

POR LA OTRA PARTE: *El señor **CARLOS SEGNINI VILLALOBOS**, mayor, casado por segunda vez, abogado y vecino de Tejar del Guarco de Cartago, portador de cédula de identidad número cinco – doscientos cincuenta y nueve – doscientos sesenta y nueve, en su calidad de **Ministro de Obras Públicas y Transportes**, nombrado mediante acuerdo número cero cero uno – P del ocho de mayo de dos mil catorce, publicado en el Alcance Digital número quince del Diario Oficial La Gaceta Digital número ochenta y ocho del nueve de*

mayo del dos mil catorce, adoptado por el Presidente de la República Luis Guillermo Solís Rivera, así mismo, y por acuerdo número cero setenta y siete de fecha quince de julio del dos mil catorce, también nombrado como **Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil** con cédula de persona jurídica número tres –cero cero siete – cero cuarenta y cinco mil quinientos cincuenta y uno, de conformidad con el artículo quinto de la Ley General de Aviación Civil; nombramiento que se encuentra vigente.

En lo sucesivo todas las partes aquí representadas serán identificadas en forma conjunta con “**LAS PARTES**”:

Y MANIFIESTAN:

De conformidad con lo que señala los artículos No 2, 9 y 12 de la Ley Sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social No 7727 y la Ley General de Aviación Civil; los aquí firmantes manifestamos:

Declaramos y reconocemos que el proceso conciliatorio es confidencial, y en nuestras condiciones indicadas nos obligamos a lo siguiente:

- a) No introducir como prueba en un proceso posterior los hechos revelados, los puntos de vista expresados, las propuestas o sugerencias realizadas, o cualquier otro elemento, que contenga lugar durante el transcurso del presente proceso conciliatorio.
- b) EL CONCILIADOR, no podrá participar, como testigo, árbitro o tercero neutral, en ningún proceso judicial o arbitral o de cualquier índole relacionada con el finiquito contractual que se pretende hacer mediante el presente proceso conciliatorio.
- c) EL CONCILIADOR, no podrá revelar el contenido de las discusiones ni de los acuerdos parciales o finales de las PARTES y en este sentido se entiende que al conciliador le asiste el secreto profesional.
- d) Por tratarse de un asunto de fondos públicos, el Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil o cualquiera de los miembros que componen este Consejo podrán por común acuerdo informar del resultado del mismo a quien considere pertinente o necesario.

DESCRIPCIÓN DE LAS CONTROVERSIAS:

1. Que el Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, incluye dentro del “Apéndice O” los lotes No. 186/2 Partido de Alajuela folio real N° 35085-000 y N° 187 Partido de Alajuela folio real No 24689-000, ambos propiedad del Sr. Oscar Arguedas Carmona, los cuales forman parte de la lista de terrenos a expropiar que se ubican en el sector sur del AIJS, necesarios para la ejecución de la Alternativa D-3 del Plan Maestro.
2. De conformidad con lo que señala la “Ley de Expropiaciones” Ley No.7495 del 3 de mayo de 1995, mediante las resoluciones administrativas No 7101 del 07 de junio del 2001, publicada en la Gaceta 129 del 5 de julio del 2001 y la resolución No. 7702 del 21 de diciembre del 2001, publicada en la Gaceta No. 38 de febrero del 2002, el Poder Ejecutivo dispuso declarar de interés público, las fincas Partido de Alajuela folio Real # 358765-000 y 24689-000, propiedad del señor Oscar Rojas Carmona

para efectos de llevar a cabo proceso expropiatorio cuyo expediente administrativo es el No. 27.145.

3. *Dichos lotes fueron valorados por el Departamento de Bienes Inmuebles del MOPT en la suma ¢124.329.660.00, monto que no fue aceptado por el propietario, por lo cual, se gestionó una transferencia de fondos a la cuenta bancaria 2993-9 del Banco de Costa Rica, a la orden del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, que generó la apertura del expediente judicial No 02-0001091-0163-CA, proceso de expropiatorio, que se encuentra pendiente de resolución por parte del Juzgado Contencioso Administrativo, no solo para que otorgue la fecha de entrada en posesión por parte del Estado del terreno, sino el pago del Justiprecio.*
4. *Mediante avalúo administrativo No 107-2003 de fecha 17 de setiembre de 2003, la oficina de Tributación Directa de Cartago, valora el Derecho Comercial del Bar y Restaurant “La Candela” y Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación a solicitud del departamento de Bienes Inmuebles del MOPT en la suma de ¢44.452.929.90, el cual no fue aceptado por el señor Oscar Rojas Arguedas en su calidad de propietario del local comercial y se depositó dicha suma a la cuenta del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, abriendo proceso judicial que da origen al expediente No N° 05-000138-163-CA. Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación.*
- 5.- *Se abrió expediente judicial No 02-001091-1063-CA, por concepto de Justiprecio de las expropiaciones de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000 que se lleva en el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, por el pago del Derecho de propiedad y edificaciones, donde se realizaron los siguientes avalúos:*
 - a.- *Avalúo realizado por el Ing. Gerardo Méndez Castro, el día 10 de febrero del 2003 mediante valoró el inmueble en la suma de ¢146. 476, 600, 00 (ciento cuarenta y seis millones cuatrocientos setenta y seis mil seiscientos colones exactos)*
 - b.- *Avalúo realizado por el Ing. Hubert Hernán Bolaños Sánchez, el día 26 de octubre del 2004 realiza valorando la totalidad del inmueble en ¢138. 907 620,00 (ciento treinta y ocho millones novecientos siete mil seiscientos veinte colones)*
- 6.- *Se abrió expediente judicial No 05-000138-163-CA Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación, que se lleva en el Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, donde se realizaron los siguientes avalúos:*
 - a.- *Avalúo realizado por el Lic. Leonidas Campos Salas Conservación cuyo monto es de ¢989.112.592,11. (Novecientos ochenta y nueve millones ciento doce mil quinientos noventa y dos colones, con once céntimos)*
 - b.- *Avalúo realizado por el Perito Actuario Matemático, Sr. Luis Alberto Rodríguez Astúa cuyo monto es de ¢1.279.622.589,86 (Mil doscientos setenta y nueve millones seiscientos veintidós mil quinientos ochenta y nueve colones, con ochenta y seis céntimos)*

7.- Que el día 07 de mayo del 2015, los señores Oscar Rojas Carmona y Oscar Rojas Arguedas, en calidad de expropiados, presentan ante el CETAC propuesta conciliatoria que literalmente:

“Aceptan que se cancelen por parte del Estado (CETAC) por concepto de Justiprecio de las expropiaciones de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000, y por concepto del pago del derecho comercial del Bar y Restaurante “La Candela” y del Museo del Aire Ologica y Conservación, el pago de los ¢750.000.000,00 que se distribuirá de la siguiente forma:

A.- Por concepto de Justiprecio de las expropiaciones de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000, se deposite la suma de ¢25.000.000,00 (Veinticinco millones de colones exactos).

B.- Por concepto del pago del derecho comercial del Bar y Restaurante “La Candela” y por el Museo del Aire Ologica y Conservación se deposite la suma de ¢725.000.000,00 (Setecientos veinticinco millones de colones exactos).”

ACUERDOS DE CONCILIACIÓN

Considerando los hechos y la propuesta formulada por las PARTES, libre y voluntariamente convienen en celebrar un acuerdo conciliatorio en los siguientes términos:

PRIMERA: Que La ADMINISTRACIÓN (CETAC) y Los EXPROPIADOS convienen en llegar a un acuerdo conciliatorio pagándose a estos últimos la suma de ¢750.000.000,00 (Setecientos cincuenta millones de colones exactos), monto que se depositara a la orden del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda de la siguiente forma:

A.- Por concepto de **Justiprecio** de las expropiaciones de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000, se debe depositar en la cuenta del expediente N° 02-001091-163-CA la suma de **¢25.000.000,00** (Veinticinco millones de colones exactos), de los cuales el CETAC ya les había cancelado y depositado la suma de ¢124.329.660.00, como parte del pago del derecho de propiedad y edificaciones.

B.- Por concepto del pago del derecho comercial del Bar y Restaurante “La Candela” y por el Museo del Aire Ologica y Conservación se debe depositar en la cuenta del expediente N° 05-000138-163-CA **Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación**, la suma de **¢725.000.000,00** (Setecientos veinticinco millones de colones exactos) de los cuales el CETAC ya les había cancelado y depositado la suma ¢44.452.929.90, como parte del pago de ese derecho comercial.

SEGUNDO: Que ambas partes acuerdan eximir a la ADMINISTRACIÓN (CETAC) del pago de costas procesales, personales u otro tipo de honorario que se generen como producto de este acuerdo conciliatorio de los procesos judiciales N° 02-001091-163-CA y N° 05-000138-163-CA que aún se encuentra por dirimir en la vía Contenciosa Administrativa y Civil de Hacienda.

TERCERO: Hasta que el Juez Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda homologue este acuerdo conciliatorio, la ADMINISTRACIÓN (CETAC) dará la orden para realizar los depósitos correspondientes. Una vez notificada la homologación a la ADMINISTRACIÓN (CETAC) de dicha resolución judicial, el Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada (OFGI) solicitará al CETAC que ordene al Gestor el traslado de fondos o deposito al Fideicomiso, una vez hecho el

depósito el OFGI solicitara de nuevo al CETAC que se ordene al Fideicomiso realizar los depósitos correspondientes de la forma como se estipula en la cláusula primera de este apartado al Juzgado Contencioso Administrativo; para que posteriormente el Juez Contencioso mediante resolución judicial gire la orden de pago en favor de Los EXPROPIADOS.

CUARTO: *Una vez dictada la resolución del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda de la homologación de este acuerdo conciliatorio y de la resolución que ordene el pago en favor de Los EXPROPIADOS; la Procuraduría General de República, a través de la Notaría del Estado, procederá a realizar las escrituras de traspaso para la inscripción de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000 a favor del Estado o del Consejo Técnico de Aviación Civil y del finiquito del Derecho Comercial del Bar y Restaurante “La Candela” Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación.*

QUINTO: *Una vez que Los EXPROPIADOS firmen las escrituras de traspaso para la inscripción de las fincas Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000 a favor del Estado o del Consejo Técnico de Aviación Civil y del finiquito del Derecho Comercial del Bar y Restaurante “La Candela” Museo del Aire S.A. Ologica y Conservación ante la Notaría del Estado, estos se comprometen a desocupar los terrenos en un plazo no mayor a ocho días naturales o lo que es igual a una semana, donde la ADMINISTRACIÓN (CETAC) luego de vencido el mismo entrará en posesión de las fincas del Partido de Alajuela, folio Real No 358765-000 y 24689-000.*

ADVERTENCIAS DE LEY

EL CONCILIADOR, hace constar que desde el inicio del proceso ha informado a las PARTES de los derechos que se encuentran en juego y que le ha advertido que el acuerdo puede no satisfacer todos sus intereses. También hace constar que advertido a ambas partes que les asiste el derecho de consultar el contenido del acuerdo con un abogado antes de firmarlo.

EL CONCILIADOR, LOS EXPROPIADOS Y LA ADMINISTRACIÓN (CETAC), manifiestan y declaran que suscriben el presente acuerdo conciliatorio en atención a que la materia propia de la controversia que aquí se concilia, se llega a un acuerdo conforme a los términos de la Ley Sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social No 7727, que conforme al artículo No 9 de dicha Ley señala que los acuerdos conciliatorios alcanzados por las partes tienen autoridad de cosa juzgada material y son ejecutorios.

NOTIFICACIONES:

La ADMINISTRACIÓN (CETAC): *Edificio central de la Dirección General de Aviación Civil, Secretaría del Consejo Técnico, sita la Uruca San José, o al fax 22 96 77 18 o al correo electrónico jcarvajal@dgac.go.cr*

LOS EXPROPIADOS: *Al Fax 24334375.*

FIRMAS:

TRASLADO DE COOPESA:

Desde el inicio de sus funciones en el año 2014, el CETAC fue informado de la situación del referido proyecto, en el sentido que se estaban presentando una serie de problemas operativos, técnicos y de coordinación, los cuales habían provocado un retraso considerable en el cronograma del proyecto.

La situación apuntada generaba un efecto multiplicador, siendo la consecuencia más grave, el incumplimiento por parte del Estado, de sus obligaciones contractuales dentro del contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI), dado que aquél debía entregar al gestor, los terrenos donde actualmente se ubica el hangar de COOPESA, desde el año 2012, -según se nos informó-, siendo que a la fecha citada, el proyecto observaba un retraso considerable.

En virtud de lo anterior, la primera medida adoptada fue nombrar una delegación por parte del CETAC, para que acudiera a la OACI a reunirse con el Director de Cooperación Técnica y otros funcionarios de dicha dependencia, como resultado de tal gestión, se realizaron ajustes a efecto de solventar los inconvenientes existentes, a la mayor brevedad.

No obstante, a pesar de los acuerdos convenidos en aquella oportunidad, durante el año 2015 no se solventaron los problemas existentes, principalmente persistieron divergencias entre la empresa contratista FCC Construcción, S.A., y COOPESA, referente a la no aceptación por parte de ésta última, de los diseños del hangar propuesto por la primera. Aunado a ello, COOPESA solicitó una modificación en el trazado del camino público que debe construirse para acceso del proyecto, el cual originalmente se pactó que fuese por el denominado "lote 109" sin embargo la Cooperativa pretendía que fuese por el denominado lote 107, lo cual originada otra serie de inconvenientes, dado que no solamente tenía que modificarse el diseño, sino que debía realizarse una nueva negociación con instituciones externas, como la Municipalidad de Alajuela, A y A, Compañía Nacional de Fuerza y Luz, lo cual evidentemente ocasionaba nuevos trastornos y retrasos en el proyecto.

La situación apuntada ocasionó que el CETAC interviniera en forma directa en la ejecución del proyecto a efecto de tratar de alcanzar una solución.

En las fechas comprendidas entre el 24 y 28 de julio de 2017, se procedió a realizar la negociación propuesta por la OACI, en tal sentido, ésta dio por finalizado el contrato a la empresa FCC Construcción, S.A., quien renunció expresamente a realizar cualquier reclamación a título de daños y perjuicios, sea contra la OACI, CTAC, DGAC, cobrando únicamente el pago de las facturas pendientes por las obras efectivamente realizadas.

De otro lado, se aprovechó para solicitar el finiquito del COS/11/801, para de esa forma dejar finiquitada igualmente, la relación entre la OACI y el CTAC, particularmente en la realización de dicho proyecto.

Con la negociación indicada se logra no solo finiquitar la relación con la empresa FCC, sino dar continuidad al proyecto, reanudando las obras del hangar a partir del mes de enero de 2018, según la programación prevista, ello se logró mediante la aplicación del procedimiento de orden de cambio que señala el contrato de Gestión Interesada, siendo que

4.1.SOBRE LA ORDEN DE CAMBIO SOLICITADA AL GESTOR:

Una vez, realizada la negociación en la OACI, finiquitada la relación con el anterior contratista, mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria 60-2017, el CTAC procedió a solicitar una orden de cambio al gestor

ARTICULO CUARTO

Se conoce oficio GO-LE-696 de fecha 22 de agosto de 2017 suscrito por el señor Rafael Mencía Ochoa, Director Ejecutivo de AERIS, en el que solicita se le instruya formalmente para desarrollar una orden de cambio para el desarrollo del Hangar de COOPESA. En el citado documento establece una serie de consideraciones sobre los requerimientos del desarrollo de la obra.

Sobre el particular, se estima que es de todos conocidos la urgencia que existe para que el lugar que en este momento ocupa COOPESA sea desalojado y de esta forma se puedan desarrollar las obras de ampliación de la terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. También es de considerar que habiéndose finiquitado el Contrato entre la empresa FCC y la OACI, resulta de vital importancia dar continuidad a esta obra y para eso se requiere que el Gestor haga una propuesta que valore lo existente y pondere la necesidad de hacer los ajustes que resulten procedentes con el fin de lograr el objetivo en el menor tiempo posible, procurando hacer las ingenierías de valor que procedan con el fin de obtener el mejor equilibrio entre la eficiencia y el precio.

Desde esta perspectiva resulta de recibo que el Gestor solicite cierta libertad para ofrecer las alternativas a este Consejo que faciliten los objetivos propuestos.

*Por tanto, **SE ACUERDA:***

1.- Instruir formalmente al Gestor para que presente una orden de cambio para que concluya las obras denominadas Hangar de COOPESA, para lo cual podrá recomendar a este Consejo las variaciones que estime convenientes y que generen economía al proyecto, para lo cual se solicita coordine con COOPESA de forma tal que la propuesta cuente con el aval de dicha cooperativa.

2.- Infórmese al Órgano Fiscalizador para los efectos que correspondan.

*Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.
ACUERDO FIRME*

El gestor presenta la orden de cambio solicitada en la sesión ordinaria número 72-2017 celebrada el día 3 de octubre de 2017.

La citada orden de cambio fue objeto de estudio por parte del CTAC en sesión extraordinaria No. 74-2017 celebrada el 5 de octubre de 2017.

Valga indicar que el presupuesto de las obras se incrementó producto de la variación del diseño del hangar, así como la inclusión de obras adicionales que corresponde realizarlas al CTAC-DGAC, referidas particularmente a los conectores, especialmente el conector norte que no estaba originalmente contemplado, asimismo deben adicionarse los costos propios para realización de obras, que ya de por sí contiene el Contrato de Gestión Interesada, los cuales son ineludibles.

Ante tal situación, el CTAC consideró necesario iniciar conversaciones con COOPESA a efecto de lograr financiar las obras prevista, esto tomando en cuenta que el nuevo diseño para el hangar, ha sido de la total aceptación de dicha cooperativa, dado que la empresa constructora que realizará el proyecto, trabajó en forma conjunta con la misma, de tal forma que se obtuvo una satisfacción y aprobación plena por parte de la cooperativa beneficiaria.

4.2. EN PARTICULAR SOBRE LA RENEGOCIACIÓN CON COOPESA:

Ante la situación expuesta en el apartado anterior, se procedió a realizar una ronda de conversaciones con COOPESA, a efecto de buscar una alternativa financiera para hacer frente a los nuevos costos del proyecto.

Debe recordarse que el CTAC, había firmado un acuerdo con COOPESA el día 7 de mayo de 2012, en el cual se habían adquirido compromisos del primero con la segunda el cual permanecía vigente, tal situación era desconocida por el actual Consejo Técnico; en virtud de ello, se hizo necesario modificar los alcances de tal convenio, toda vez que la circunstancias han cambiado radicalmente.

La negociación con COOPESA, básicamente se refiere a una modificación de la tarifa que debe éste debe cancelar al CTAC, por concepto del espacio físico en que se ubica el hangar en el aeropuerto Juan Santamaría, a tal efecto, se modificó el contrato de arrendamiento respectivo.

En la sesión ordinaria del CTAC No. 77-2017 celebrada el día 17 de octubre de 2017, se firmó el nuevo convenio entre COOPESA y el CTAC, al efecto, el acta de dicha sesión literalmente señala lo siguiente:

“ARTICULO TERCERO

El señor Eduardo Montero González, Vicepresidente del Consejo Técnico le da la bienvenida al señor Minor Rodríguez Conejo, Gerente de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales Responsabilidad Limitada, e indica que la presente audiencia tiene como propósito someter a conocimiento de este Consejo Técnico un documento denominado “Adendum a la Carta de Intención de fecha 07 de mayo de 2012, suscrita entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA)”, el cual tiene como objetivo definir la reubicación de COOPESA dentro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así como delimitar y establecer las obligaciones y responsabilidades constructivas y económicas de ambas partes, producto del valor económico de los nuevos planos constructivos aprobados por COOPESA.

*El CETAC y COOPESA reiteran y declaran su intención de cooperar, coordinar y trabajar bajo los Principios de Buena Fe e Interés Público, para que las obras civiles de construcción del nuevo Hangar de **COOPESA** se realicen en el menor plazo posible, así como para que el traslado de ésta se realice oportunamente y no afecte los trabajos de ampliación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.*

El señor Minor Rodríguez indica que el Consejo de Administración de COOPESA lo ha autorizado para la firma del presente documento y agradece la disposición de la administración de negociar y lograr un acuerdo entre las partes.

*Sobre el particular, **SE ACUERDA:***

1.- Aprobar y autorizar al Vicepresidente del Consejo Técnico para la firma del Adendum a la Carta de Intención de fecha 07 de mayo de 2012, suscrita entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA).

2.- Acta seguido los señores Eduardo Montero González, Vicepresidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Minor Rodríguez Conejo, Gerente de la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA), proceden a la firma del citado documento en dos tantos, entregando en el acto uno al señor Rodríguez.

*Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.
ACUERDO FIRME “*

De conformidad con lo anterior, y teniendo presente la necesidad de realizar una modificación presupuestaria a efecto de dar anticipo al gestor por la orden de cambio, la misma se aprobó y de esa forma, se deben reanudar las obras a partir del mes de enero de 2018.



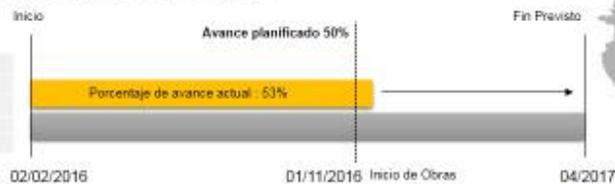
En cuanto al cumplimiento de las acciones primordiales que contiene el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, referentes al mejoramiento del aeródromo de Los Chiles y mejoramiento del aeródromo de Coto 47, deb indicarse que ambas fueron cumplidas en un cien por ciento, a continuación se incluye la ficha técnica de ambos proyectos:

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Victor Moneje
Planificado % / Actual %	60% / 53%
Presupuesto	€2.514.318.242,00
Hito previo	Orden de Inicio
Proximo hito	Recepción de subbase



Presupuesto 2016:
€ 831,300,000,00
Presupuesto 2017:
€ 1,683,018,242,00

El proyecto trata del mejoramiento de la superficie de pista y la nivelación de franjas en función de la seguridad operacional y el cumplimiento de la normativa.

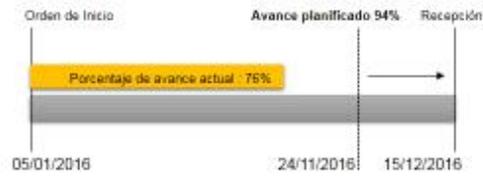
Fuente de información: Equipo de proyecto

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Coto 47

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Daniela Cordero Marín
Planificado % / Actual %	94% / 76%
Presupuesto	₡1.020.864.269,31
Hito previo	Orden de Inicio
Próximo hito	Recepción de Obra



El mejoramiento del **Aeródromo de Coto 47** se trata de una estructura del pavimento y superficie de ruedo a lo largo de toda la pista, esto para satisfacer las necesidades operacionales que se desarrollan en este Aeródromo.

Este necesita mejores condiciones para funcionar como vía de acceso del **Turismo** y **vuelos ambulancia** al hospital de Ciudad Neilly.

Fuente de información: Director de proyecto

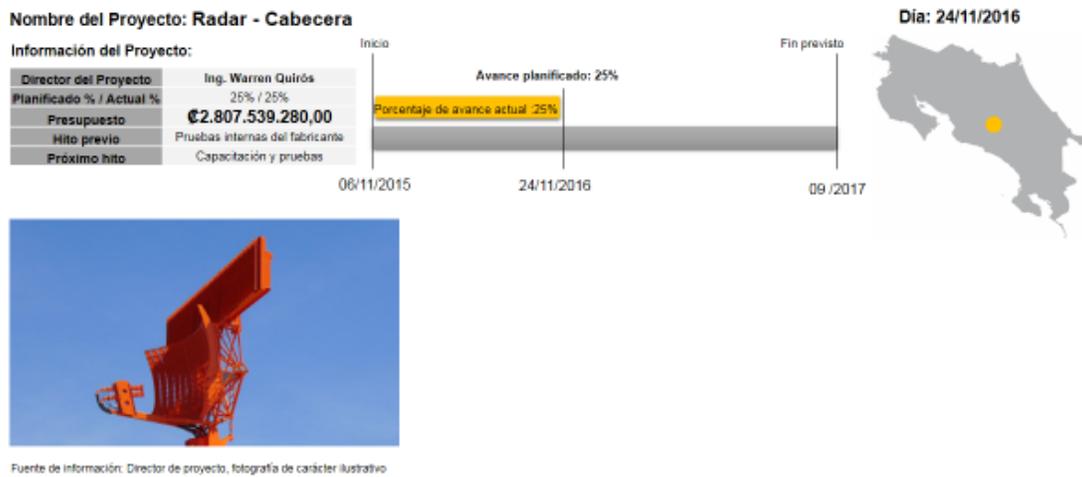
En resumen la inversión en aeródromos, durante nuestro período, se detalla así:





En cuanto a la seguridad operacional, sin duda alguna destaca, la instalación del nuevo centro de control radar, el cual permitirá actualizar la tecnología existentes no solo para la actividad del aeropuerto Juan Santamaría, sino para todos los aeropuertos internacionales existentes en el país.

La ficha técnica de dicho proyecto, es la siguiente:





EMPLAZAMIENTO, DISEÑO Y PLAN MAESTRO DEL NUEVO AEROPUERTO METROPOLITANO DE OROTINA:



El actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) se ubica en las cercanías de la zona urbana de la ciudad de San José, emplazada en la Provincia de Alajuela. Se construyó a finales de la década de los años 50' y durante la década del 2000 fue ampliado y mejorado para satisfacer las necesidades del transporte aéreo de la época.

Con el paso del tiempo, el AIJS ha presentado una serie de limitaciones físicas entre las que se destacan: i) Imposibilidad de ampliar la pista, necesaria para la operación de las nuevas aeronaves comerciales en uso; ii) el dimensionamiento y la separación de las instalaciones del lado aéreo no cumplen con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y no es posible modificar iii) Cercanía a centros poblados lo cual causa problemas ambientales de ruido y, eventualmente, de seguridad operacional. iv) Limitaciones de espacio en el área terminal que se traduce en muchas dificultades para construir una calle de rodaje paralela, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, nuevas salas en el edificio.

Por otra parte, y de conformidad con los estudios previos realizados, se ha determinado que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría alcanzará su capacidad máxima aproximadamente en el año 2025.

Todas estas limitantes hicieron necesario buscar un nuevo emplazamiento para un nuevo aeropuerto, que se adaptara a los requerimientos técnicos y, que permitiera también, afrontar el crecimiento en la demanda.

Se realizaron estudios anteriores¹ previos para determinar la zona de Costa Rica que reuniera las mejores condiciones técnicas para desarrollar un nuevo aeropuerto, siendo el más reciente de ellos el denominado “Estudio de emplazamiento del futuro aeropuerto de San José” realizado por la consultora INECO en el año 2011 siendo el alcance del mismo la obtención de criterios suficientes para valorar y comparar la viabilidad técnica de cada emplazamiento y recomendar una o varias ubicaciones.

Los criterios se basarán en la aplicación de la normativa disponible (principalmente el Anexo 14 de OACI) y en una serie de valoraciones propias que van más allá de lo especificado por la normativa

Los emplazamientos que indico la consultoría citada se ubican en la zona del pacífico específicamente en las cercanías de Caldera, Cascajal, Orotina, Pitahaya y Tárcoles. Sin embargo de los sitios estudiados para la ubicación de un nuevo aeropuerto que sustituya las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la consultora arriba a la conclusión que el sitio más apropiado por su cercanía con la GAM es Orotina, sitio favorable para el emplazamiento de un aeropuerto, donde se podrá integrar los diferentes medios de transporte o intermodal.

Con base en el estudio mencionado, las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica, determinaron que técnicamente lo que corresponde es direccionar el estudio de factibilidad/ plan maestro en el cantón de Orotina, basado en los estudios preliminares existentes.

Con tal propósito, con recursos obtenidos en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea COCESNA, se promovió una licitación pública internacional para contratar los servicios de una firma consultora especializada que realizara un estudio de factibilidad/plan maestro para emplazamiento y diseño para el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano, a construirse en el cantón de Orotina, Provincia de Alajuela, región señalada por varios estudios previos como zona más apta para la construcción del nuevo aeropuerto de Costa Rica, el cual reemplazará al actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) a través de la Proveduría General, cursó invitación para recibir oferta de la

¹ Se realizaron tres estudios previos a saber: “Estudio del desarrollo de tres aeropuertos Internacionales en la República de Costa Rica” realizado por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón JICA año 1992. “Estudio de modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y selección de sitio para nuevo aeropuerto” realizado por TAMS CONSULTANTS, INC, en el año 1997. “Estudio de emplazamiento del futuro aeropuerto de San José” realizado por la empresa INECO año 2011

LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL NO. 03-2015-PG-COCESNA
“Contratación De Servicios Profesionales Para El Estudio De Pre Factibilidad Para Emplazamiento Y Elaboración De Plan Maestro Para El Nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano Para Costa Rica”, mediante publicación, en un medio de circulación nacional de Costa Rica, periódico La Nación el 27 de octubre del 2016.

Se recibieron las siguientes ofertas:

1. Idom Ingeniería y Consultores, S.A
2. Consorcio Aéroports de Paris Ingeniería / Centro De Estudios De Materiales y Control De Obras, S.A
3. Consorcio Ingeniería y Economía De Transportes, S.A / Cal y Mayor y Asociados, S.A
4. SENER Ingeniería y Sistema, S.A
5. Mott McDonald Ltd
6. Royal Haskonigdvh Nederland B.V Operado con NACO
7. Consorcio Acciona Ingeniería / AIRIA
8. Getinsa-Payma –Euroestudios
9. Louis Berger
10. RS&H, INC

Se presentaron dos (2) ofertas extemporáneas, posterior a las dieciséis horas (16:00 p.m.).

1. NATHAN Associated Inc, Grimshaw P.C Aertec Sl.
2. Arup Latin Americana, S.A

La oferta que resultó seleccionada fue la presentada por la firma MOTT MACDONALD; el producto final de la citada consultoría fue presentado al Estado costarricense y recibido por el señor Presidente de la República, don Luis Guillermo Solís Rivera, el día 30 de mayo de 2017.

El estudio final consta en la página web de la Dirección General de Aviación Civil. Como aspecto a resaltar, queda pendiente la implementación de la Unidad Técnica para desarrollar el proyecto, la cual fue truncada por decisiones propias del jerarca ministerial de turno del Ministerio de Obras Públicas.

ESTUDIO DE EMPLAZAMIENTO PARA EL AERODORMO DE LA ZONA HUETAR NORTE:

Nombre del Proyecto: Nuevo Emplazamiento Huetar Norte - Etapa I

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Allen Vargas
Planificado % / Actual %	25% /25%
Presupuesto	€280.000.000,00
Hito previo	Contratación de los estudios
Próximo hito	Realización de estudios



El proyecto consta de:

- Plan Maestro
- Diseños
- Presupuesto
- Cronograma de ejecución
- Especificaciones técnicas

De igual forma con recursos provenientes de COCESNA, se promovió licitación pública internacional para realizar un estudio de emplazamiento, diseño y plan maestro de un aeródromo público en el sector de la Fortuna de San Carlos, a efecto de servir de desarrollo de la zona norte del país, la misma se caracteriza por su potencial turístico, por lo que se hace de interés nacional y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) construir un aeródromo público que atienda las necesidades de transporte de pasajeros y mercancías en la misma, a fin de brindar un servicio en el cual se garantice la seguridad operacional, beneficiando a los usuarios (pasajeros y compañías de Transporte Aéreo) y por ende a la sociedad de la Zona Huetar Norte.

En síntesis se trata de elaborar un estudio de pre factibilidad para determinar el emplazamiento, así como plan maestro final del nuevo aeródromo de la zona Huetar Norte.

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) a través de la Proveduría General, cursó invitación para recibir oferta de la LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL NO. 01-2017 PG-COCESNA “**Contratación Servicios Profesionales Para El Estudio De Emplazamiento Y Plan Maestro De Nuevo Aeródromo En La Zona Huetar Norte (Altamira, San Carlos Costa Rica)**”, mediante publicación, en un medio de circulación nacional de Costa Rica, periódico La Nación el 03 de junio del 2017.

Se recibieron las siguientes ofertas:

1. Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P, S.A (INECO)
2. IDOM Ingeniería y Consultoría, S.A.U
3. Mott McDonald Ltd
4. Consorcio, Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra - ADP Ingenierie S.A
5. Consorcio, IOS Partners Inc - Airia Ingeniería y Servicios, S.A

La oferta que resultó ganadora es la presentada por la empresa Consorcio, Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra (CEMOSA) - ADP Ingenierie, S.A.

El estudio se encuentra actualmente en pleno desarrollo.

RECOMENDACIONES:

En cuanto a las recomendaciones que el suscrito considera necesario formular para ser tomadas en cuenta para los futuros jerarcas, basicamente se resumen en lo siguiente:

Reforma integral a la Ley General de Aviación Civil:

Se considera necesario plantear ante a la Asamblea Legislativa, una reforma integral a la Ley General de Aviación Civil, que contemple principalmente los siguientes aspectos:

- a) Reformar los requisitos para el cargo de Director General de Aviación Civil, dado que actualmente se exigen requisitos técnicos; ello constituye una situación no solo limitativa que dificulta conseguir candidatos idóneos al cargo, sino que, -lo más importante- se parte de un criterio equivocado que no contribuye a la realización del principio de eficiencia y eficacia en la gestión pública; en el sentido que las labores de dirección, requieren de un ejecutivo con preparación académica adecuada para que cumpla funciones ejecutivas que permitan un avance de la DGAC, acorde a las necesidades actuales. Tómese en cuenta que la DGAC, cuenta con un staff amplio de profesionales y técnicos en aviación con una bastísima experiencia y capacitación, de tal forma que las funciones estrictamente técnicas, deben descansar exclusivamente en esos profesionales, de tal forma que la labor del Director o Gerente de la DGAC, está claramente apoyada y respaldada en tales criterios. A contrario sensu, la labor de Dirección, requiere un expertiz de experiencia en labores gerenciales, y preferiblemente en un amplio conocimiento de la Administración Pública, tal requerimiento no tiene ninguna relación con la exigencias de licencias aeronáuticas, las cuales se obtienen sin siquiera tener como requisito, ningún título académico, lo cual a su vez resulta un contrasentido.

Creación de una área especializada en Convenios bilaterales:

Se recomienda la creación de un área especializada en convenios bilaterales, ello por cuanto, hoy día tales funciones las realiza el departamento de transporte aéreo; la deficiencia actual consiste en el hecho que, hoy día los convenios bilaterales que presenta Costa Rica para sus relaciones con otros Estados, son un "machote" que preparó la OACI, denominado "MASA" (por sus siglas en inglés) los cuales si bien constituyen una guía sobre los puntos que los mismos deben tener, no se ajustan a las necesidades, características y condiciones que tiene el país, las cuales debe proteger y balancear al momento de firmar un bilateral; ello implica que seguir un machote, en modo alguno resulta ser una solución adecuada, máxime si se toma en cuenta que el tráfico internacional, día a día presenta condiciones y características novedosas, las cuales requiere hacer un análisis no solo de los aspectos estrictamente aeronáuticos, sino del entorno social, político, económico, de relaciones económicas entre los grandes bloques económicos, etc, ello constituye sin duda alguna, una falencia importante del país, al momento de firmar un bilateral.

Por lo anterior, se propone la creación de un equipo técnico interdisciplinario integrado con funcionarios de alto nivel y preparación académica y técnica, en áreas como Derecho, Relaciones Internacionales, Transporte Aéreo, Economistas, Expertos en normativa OACI, entre otros.

Actualización de Tecnologías de la Información:

Una de las carencias mayores actuales de la DGAC, lo constituye sin duda alguna, el área de informática y tecnologías de información, valga decir que en ese ámbito, la Dirección se encuentra literalmente en la Edad del Paleolítico. No resulta de recibo que todo deba manejarse en papel, no resulta de recibo que los usuarios, (principalmente las líneas aéreas) no puedan realizar sus gestiones en línea a través de una plataforma electrónica que no solo simplifique las labores, sino que a su vez constituya un mecanismo de transparencia e información a la sociedad civil.

Se requiere la actualización de todos los procesos informáticos mediante la instalación de un sistema lo suficientemente robusto que permita realizar las labores ordinarias mediante la utilización de las tecnologías de la información. Adicionalmente, se gestó la contratación del Data Center como cimiento para la

creación de una estructura digital moderna de la cuál la DGAC debió haber instalado desde hace mucho tiempo.



**INFORME DE GESTION CONSEJO TÉCNICO
DE AVIACIÓN CIVIL
PERÍODO 2014 – 2018**

REALIZADO POR:

Juan Chaves Noguera