

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTES**

**INFORME DE GESTION DE  
OLMAN ELIZONDO MORALES**

**VICEMINISTRO DE TRANSPORTES  
MARÍTIMO Y AÉREO**

**PERIODO:**

**21 DE FEBRERO DE 2020**

**AL 07 DE MAYO DE 2022**

## **Índice de contenido**

### **PRESENTACIÓN**

### **CAPÍTULO I**

### **GESTIÓN COMO VICEMINISTRO EN EL ÁREA DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **Sección I**

#### **Labores y Funciones**

1. Funciones desempeñadas ..... 10
2. Representación del MOPT y del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo ante entes internos y externos..... 13

#### **Sección II**

#### **Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión**

1. Terminal de Contenedores de Moín en el ámbito portuario. .... 15
2. Pandemia por la COVID-19 ..... 18
3. Creación del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo..... 21
4. Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas..... 21

#### **Sección III**

#### **Estado de la autoevaluación del sistema de control interno (ASCI)**

#### **al inicio y al final de la gestión**

1. SIGEVA (SISTEMA GESTIÓN DE VACACIONES)..... 23
2. SICI (SISTEMA DE CORRESPONDENCIA INSTITUCIONAL)..... 23
3. SAEM (SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA) ..... 24
4. SINAEP (SISTEMA INTEGRADO DE ADQUISICIONES Y EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA)..... 24
5. CITEC (CONTROL INTERNO DE TARJETAS ELECTRÓNICAS DE COMBUSTIBLE). ..... 25
6. SIRH (SISTEMA INTEGRADO DE RECURSOS HUMANOS). ..... 25
7. SEVRI (Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional) ..... 25

## **Sección IV**

<b>Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno durante el último año.....</b>	<b>27</b>
--	-----------

## **Sección V**

<b>Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la planificación institucional.....</b>	<b>28</b>
---	-----------

## **Sección VI**

### **Acciones y proyectos relevantes ejecutados durante mi gestión**

1. Negociación de las diferentes instituciones públicas con los representantes del Sector Pesca en relación con los compromisos adquiridos en agosto de 2018. ....	30
2. Gestión de incorporación de plazas para las Capitanías de Puerto y el Canal de Acceso de Moín. ....	35
3. Recepción de la Terminal de Contenedores de Moín e inicio de operaciones del Concesionario. ....	36
4. Participación en negociaciones relacionadas con la carrera de Marina Civil.....	37
5. Atención de solicitudes relacionadas con los trabajos en los Muelles Municipales de Golfito, Puerto Jiménez (para cabotaje) y con la reparación del malecón de Quepos.....	39
6. Giras para inspeccionar la ubicación de los atracaderos turísticos de Cahuita, Punta Cocles (Limón) y Puerto Jiménez (Puntarenas). ....	40
7. Atención de solicitud de la Municipalidad de Limón para la rehabilitación del Tajamar de Limón.....	40
8. Participación del MOPT, JAPDEVA, MAG e INCOPECA en el Muelle de pescadores de Limón. ....	41
9. Participación del MOPT, del INCOP, de la Municipalidad de Esparza y de la Cruz Roja Costarricense en el proyecto del Paseo Turístico de Caldera. ....	42
10.Participación en el diseño y supervisión del puente peatonal en Mata de Limón. ....	42
11.Proceso de aprobación del Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico con énfasis en Puerto Caldera.....	43
12.Nueva concesión de Caldera y análisis de alternativas de parte del MOPT.....	44
13.Respuesta a oficios relacionados con la reconstrucción del Rompeolas de Caldera. ....	46
14.Redacción final del Proyecto de Ley de Navegación Acuática Expediente legislativo N° 21095. ....	48
15.Colaboración al INCOP en el proyecto del Patio de Enturnamiento de Caldera.....	49
16.Redacción del Decreto para modificar la longitud del derecho de vía ferroviario del ramal Salinas – Caldera.....	51
17.Coordinación de las actividades de desalojo del antiguo astillero ubicado en la Zona Portuaria Reservada de Caldera. ....	52
18.Redacción del convenio con el Servicio Nacional de Guardacostas para el uso de los terrenos ocupados por el antiguo astillero de Caldera como parte de la Escuela Nacional de Guardacostas.....	53
19.Creación del Consejo Portuario Nacional y su reforma.....	54
20.Iniciativa del ferri binacional entre El Salvador y Costa Rica.....	58

21. Intervención del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo como consecuencia de las implicaciones legales del Decreto Ejecutivo N°42404- MINAE que corrige los linderos de la Zona Protectora Tivives.....	67
22. Reglamento del Canal de Acceso de Moín.....	72
23. Iniciativa para presentar ante la Asamblea Legislativa el Proyecto de Ley que permita la ratificación del Convenio MARPOL y el Protocolo de Londres.....	75
24. Participación en la redacción del Protocolo para la atención de cruceros en Costa Rica ante la emergencia causada por la COVID –19.....	78
25. Negociación con el Ministerio de Salud y la Dirección General de Migración y Extranjería (DGME) para coadyuvar en los procesos de intercambio de tripulaciones de buques mercantes.....	82
26. Participación en el Proyecto Terminal del Pacífico, desarrollado por RECOPE.....	83
27. Colaboración con INCOP para el desarrollo del Proyecto del Parque Logístico de Caldera.....	86
28. Seguimiento al proyecto de Rehabilitación del Rompeolas del Caldera.....	87
29. Concesión del servicio de cabotaje de Tortuguero.....	88
30. Extracción de Remolcador a cargo de JAPDEVA.....	89
31. Atención a solicitud de Sociedad Anónima Laboral Puertos & Desarrollo (P&D S.A.L.).....	91
32. Miembro integrante del Consejo de Facilitación de Comercio (CONAFAC).....	97
33. Participación en convenio tripartita: MOPT, SEFITO e INCOP.....	125
34. Redacción y suscripción del Convenio de uso de suelo para la instalación de escáneres en Puerto Caldera.....	127
35. Cumplimiento del Decreto 38682-MOPT-MCM Día Nacional de la Mujer Portuaria de Costa Rica participación en grupo organizador del evento de 24-set-2020 y posterior seguimiento resultados...	131
36. Sistema de Ventanilla Única Marítima (VUM), impulsado por el MOPT.....	133
37. Negociación con la Coalición Sindical del MOPT de la Convención Colectiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.....	137
38. Reemplazo de limoneras quemadas en Ruta Nacional N°257, Radial de Acceso a la Terminal de Contenedores de Moín.....	138

## **Sección VII**

<b>Administración de los recursos financieros asignados .....</b>	<b>139</b>
---	------------

## **Sección VIII**

<b>Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la República.....</b>	<b>143</b>
--	------------

## **Sección IX**

<b>Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna.....</b>	<b>144</b>
---	------------

## **CAPÍTULO II**

### **GESTIÓN COMO VICEMINISTRO EN EL ÁREA DEL TRANSPORTE AÉREO**

#### **Sección I**

<b>Labores y Funciones.....</b>	<b>145</b>
---------------------------------	------------

#### **Sección II**

##### **Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión**

1. Impacto de la pandemia por la COVID 19 .....	154
---	-----

#### **Sección III**

##### **Estado de la autoevaluación del sistema de control interno al inicio y al**

<b>final de la gestión. ....</b>	<b>166</b>
----------------------------------	------------

#### **Sección IV**

##### **Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar**

<b>el sistema de control interno durante el último año.....</b>	<b>166</b>
---	------------

#### **Sección V**

##### **Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la**

##### **planificación institucional**

1. Acuerdos de Transporte Aéreo. ....	167
2. Recategorización del País 2018-2021.....	169
3. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDQ). ....	170
4. Reducción de las Tarifas del AIDOQ. ....	170
5. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional de Limón (AIL).....	170
6. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).....	171
7. Publicación de Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC).....	171

8. Recertificación Sistema de Gestión de Calidad del Órgano Fiscalizador de Gestión Interesada (OFGI) bajo la Norma ISO 9001:2015.....	172
9. Renovación de la Certificación según la Norma INTE/ISO 9001:2015 otorgada al Sistemas de gestión de calidad DGAC. ....	173
10. Incorporación de “Inspectores de Medidas Sanitarias en el AIJS” .....	173
11. Reunión con el Embajador de los Emiratos Árabes Unidos en Costa Rica.....	173
12. Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, coordinada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). ....	174

## **Sección VI**

### **Acciones y proyectos relevantes ejecutados durante mi gestión**

1. Construcción de Hangar en Aeródromo de Coto 47. ....	174
2. Instalación de una cerca perimetral en el Aeródromo de Golfito.....	175
3. Demarcación horizontal de la Pista en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP). ...	175
4. Cambio de reguladores de corriente en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).	176
5. Contrato según demanda de suministro y colocación de mezcla asfáltica, para la atención de la pista y la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ). ....	176
6. Cambio de la iluminación fluorescente a la tecnología LED en las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil. ....	176
7. Remodelación de las oficinas de la Proveduría institucional y las oficinas del Área técnica de la Dirección General de Aviación Civil. ....	177
8. Mejoramiento del Aeródromo de la Managua Quepos Fase 3.....	177
9. Suministro y colocación de mezcla asfáltica según demanda para la atención en la pista y la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDO). ....	177
10. Demarcación horizontal de la plataforma del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP). ....	178
11. Suministro y colocación de malla en el Aeródromo de Nosara. ....	178
12. Mantenimiento de edificios. ....	178
13. Mejoras en la Terminal del Aeródromo La Managua en Quepos. ....	179
14. Ampliación del drenaje en el Aeródromo La Managua en Quepos. ....	179
15. Demarcación horizontal en la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y el Aeródromo de San Isidro.....	179
16. Bacheo en la pista del Aeródromo de Batán.....	180
17. Restablecimiento del sistema de luces de aproximación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.....	180
18. Ampliación de los servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de la pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ). ....	181
19. Orden de Cambio N° 82-2019 "Nuevas oficinas de la Dirección General de Aviación Civil en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría". Gestión OFGI. ....	181

20.Gestión de pago de las obras ejecutadas por AERIS y puestas en servicio a los usuarios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Gestión OFGI. ....	182
21.Expropiaciones. ....	183
22.Proyectos Estratégicos 2022-2024 .....	184

**Sección VII**

**Administración de los recursos financieros asignados ..... 185**

1. Distribución presupuestaria 2020: .....	185
23.Distribución presupuestaria 2021: .....	186
24.Distribución presupuestaria 2022: .....	191

**Sección VIII**

**Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la  
República. .... 196**

**Sección IX**

**Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna..... 202**

**ANEXO FINAL AL INFORME DE GESTIÓN**

**Detalle de activos asignados y devueltos a la administración..... 204**

## **PRESENTACIÓN**

Señores:

Ing. Rodolfo Méndez Mata,

Ministro de Obras Públicas y Transportes, Administración Alvarado Quesada (2018-2022)

Dr. Luis Amador Jiménez,

Ministro de Obras Públicas y Transportes, Administración Chaves Robles (2022-2026)

El informe de fin de gestión a que se refiere este documento permite cumplir con lo establecido en el inciso e) del artículo 12, Ley General de Control Interno N.º 8292 del 31 de julio de 2002, y en la Resolución N.º R-CO-61 del 24 de junio de 2005, publicada en La Gaceta N.º 131 del 7 de julio de 2005, mediante la cual se emitieron las Directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión; así también, lo establecido en la Resolución N.º R-DC-26-2019 de 4 de abril del 2019.

Es importante aclarar que este informe comprende las funciones a mi cargo como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo y por el cargo también como Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). De conformidad con el Acuerdo número 023-MOPT, del 4 de febrero de 2020 publicado en el Diario Oficial La Gaceta 31 del 17 de febrero de 2020 y en el Acuerdo N° 509-P, publicado en la Gaceta N° 111 del 15 de mayo de 2020, nombramiento como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, acto administrativo que surtió sus efectos jurídicos a partir del 21 de febrero de 2020.

Específicamente, contempla lo concerniente con la rendición de cuentas en el puesto de Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por el periodo comprendido entre el 21 de febrero de 2020 al 8 de mayo de 2022.

Atentamente,

Olman Elizondo Morales

Viceministro Transporte Marítimo y Aéreo

Mayo 2022





## **CAPÍTULO I**

### **GESTIÓN COMO VICEMINISTRO EN EL ÁREA DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **Sección I**

##### **Labores y Funciones**

#### **1. Funciones desempeñadas**

Mediante el Oficio DM-2020-2160 del 04 de junio de 2020, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Rodolfo Méndez Mata, se dirige a la señora María del Pilar Garrido Gonzalo, Ministra de Planificación Nacional y Política Económica con el fin de que se proceda con el registro de una nueva organización institucional en cuanto a los Viceministerios se refiere.

Es así como se crea en el organigrama del MOPT, el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, con las siguientes funciones:

- “1. Ejercer las potestades que le confiere su calidad de Superior Jerárquico subordinado.*
- 2. Dirigir y coordinar las actividades internas y externas del Ministerio, en el área de su atención, sin perjuicio de las potestades del Ministro al respecto.*
- 3. Ser el centro de comunicación del Ministerio, en lo interno y externo.*
- 4. Realizar los estudios y reunir la documentación necesarios para la buena marcha del Ministerio.*
- 5. Requerir ayuda de todo el personal de Ministerio para el cumplimiento de sus deberes, y actuar como su Superior Jerárquico inmediato, sin perjuicio de las potestades del Ministro.*
- 6. Actuar por delegación del Ministro en los asuntos que le confiera.*

*7. Sustituir en su ausencia temporal al Ministro, incluso en su función Rectora, cuando así lo disponga el Presidente de la República y lo hará en calidad de Ministro a.i.*

*8. Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con la parte Marítima, Portuaria y Aérea, con plena orientación al desarrollo económico y social que requiere el país.*

*9. Coordinar lo pertinente en cuanto al tema de concesiones de puertos o aeropuertos.*

*10. Velar porque se efectúen las investigaciones correspondientes, sobre los accidentes e incidentes aéreos acaecidos en el territorio nacional, según lo establece la normativa vinculante.*

*11. Velar porque se mantenga actualizada la normativa técnica y jurídica local, sobre accidentes o incidentes aéreos, con base en las regulaciones instruidas por el órgano rector internacional.*

*12. Presidir los Consejos que le sean asignados por delegación del Ministro, en el área de su atención.*

*13. Cualesquiera otras que se deriven de la atención del área a su cargo, o que le sean asignadas por el Ministro.”*

Administrativamente el Despacho del Viceministerio cuenta con una Directora de Despacho, una secretaria, dos asesores (Abogada e Ingeniero), dos choferes, una asistente administrativa, una recepcionista y una encargada de cocina, todos ellos funcionarios al amparo del Servicio Civil.

Ahora bien, aunada a la conformación del Despacho, por medio del Decreto N° 42454-MP-MOPT, denominado *Creación y Reglamento del Consejo Portuario Nacional*, la División Marítimo Portuaria pasa a formar parte del Viceministerio tal y como sigue:

**“Artículo 19°. - Sometimiento al Ordenamiento Jurídico:**

*En su actividad, la División Marítimo Portuaria, sus Direcciones, Departamentos y Procesos, deberán someterse a las normas constitucionales, internacionales, legales y reglamentarias vigentes que le resulten aplicables para el óptimo -*

*debido ejercicio de sus funciones y en razón de sus competencias materiales y funcionales. Consecuentemente, su estructura organizacional queda conformada como se detalla a continuación:*

*Ministro:*

*- Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo.*

*- División Marítimo-Portuaria.*

*-Dirección Obras Marítimo Portuarias.*

*-Departamento Evaluación Técnica de Proyectos.*

*-Departamento Ingeniería de Puertos y Costas.*

*-Dirección Navegación y Seguridad.*

*-Departamento Seguridad y Protección.*

*-Departamento Control de la Navegación.*

*Unidad Capitanía Puntarenas.*

*Unidad Capitanía Limón.*

*Unidad Capitanía Golfito.*

*Unidad Capitanía Playas del Coco.*

*Unidad Capitanía de Barra del Colorado.*

*Unidad Capitanía Quepos.*

*Unidad Capitanía Los Chiles.”*

Otras funciones que he desempeñado en representación de Costa Rica son las siguientes:

- Ejercer la representación de Costa Rica ante la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) por delegación directa del señor Ministro.
- Ejercer la representación política ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y otros organismos internacionales de relevancia en el sector.
- Establecer políticas acordes con la eficiencia y eficacia que el Sub Sector Marítimo Portuario requiere, garantizando una estructura competitiva en materia portuaria y de seguridad marítima, que promuevan la sinergia de las

competencias marítimas y el desarrollo permanente de los recursos humanos, a fin de mejorar la capacidad de respuesta de los puertos del país.

- Coadyuvar al crecimiento del sector marítimo y su sector social asociado, mediante el fortalecimiento de las estructuras orgánicas que conforman el Ministerio para el apoyo del sector, particularmente las instituciones autónomas que lo conforman, a saber (INCOP; JAPDEVA; CIMAT).
- Participar en la adopción e implementación de convenios internacionales que ejecuta el Ministerio como ente rector (art. 140 Constitución Política y 27 de la Ley N° 6227) en el sector transportes, en materia marítima y portuaria.
- Coordinar con las diferentes entidades involucradas en la adecuación de las instalaciones portuarias, tanto mayores como menores, garantizando el cumplimiento de los compromisos marítimos internacionales de Costa Rica, así como, propiciar que se mantengan las acciones necesarias para la modernización de los puertos.
- Representar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes ante Organismos Internacionales y actuar como enlace de éste para la formulación de políticas atinentes al sector marítimo portuario.
- Organizar y velar por la fiel ejecución de políticas y acuerdos tomados por el señor Ministro u otro ente superior en asuntos propios de la materia marítima y portuaria.
- Dirigir y coordinar actividades con las diversas entidades del sub sector marítimo y portuario para la construcción de infraestructura portuaria adecuada, como las terminales de tratamiento de mercancías (granelera, contenedores, hidrocarburos), el rompeolas, entre otros.
- Promover la cooperación técnica internacional, a través de sus Gobiernos y/o organismos internacionales.
- Promover la capacitación y formación de los funcionarios.

## **2. Representación del MOPT y del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo ante entes internos y externos.**

Desde mi nombramiento en el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, he representado a la Institución en las siguientes Comisiones y Consejos:

- Presidente del CETAC (*Consejo Técnico de Aviación Civil*)
- Miembro titular en CONAFAC (*Consejo Nacional Facilitación del Comercio*, adscrito al COMEX)
- Miembro titular en la CNE (*Comisión Nacional de Emergencias*)
- Miembro titular en el CONAC (*Consejo Nacional para la Calidad*, adscrito al MEIC)
- *Comisión de Gobernanza Marina* (adscrita al Viceministerio de Agua y Mares)
- *Consejo de Juventudes* (Convocado por Presidencia y el Ministerio de Cultura y Juventud)
- *Consejo de Viceministros* (Convocado por la Presidencia de la República)
- Miembro titular en el *Consejo Portuario Nacional* y suplente del señor Ministro.
- Coordinador a nivel Nacional de la *Mesa de Cruceros*, asignado por la Presidencia de la República, (debe coordinar reuniones a nivel nacional y centroamericano)
- Miembro titular en COCATRAM (*Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo*)
- Representante por Costa Rica en la Comisión Binacional para atender las reuniones relacionadas con el Ferry entre El Salvador y Costa Rica y otros países interesados.
- A solicitud del señor Ministro, participa en su representación en las reuniones de la COMITRAN (*Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica*)
- Presidente del CAS (*Comité de Aprobaciones y Supervisión del Programa de Infraestructura del Transporte PIT* inicia diciembre 2019 concluyó julio 2021)  
Comisión Institucional de Planificación de Recursos Humanos
- Representante del Ministro en la Comisión Institucional de Planificación de Recursos Humanos -a partir del 31 de mayo de 2021-.

## **Sección II**

### **Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión**

#### **1. Terminal de Contenedores de Moín en el ámbito portuario.**

##### **1.1. Sobre la Terminal de Contenedores de Moín**

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) será construida en tres etapas: 2A, 2B y 3. La fase 2A se recibió de forma definitiva el 19 de enero de 2019 y entró en operaciones a mediados de febrero del 2019.

Por su parte, las fases 2B y 3 se construirán de acuerdo con el crecimiento de volumen que experimente la nueva terminal. La fase 2A corresponde a un área de 40 hectáreas, con 650 metros de muelle con una profundidad de 14,50 metros en todo el muelle, cuenta con 6 grúas pórticas Super Postpanamax, una dársena de giro de 450 metros y una capacidad para más de 4000 contenedores de carga refrigerada.

La fase 2B incluye 20 hectáreas adicionales y se comenzará cuando se alcance una atención que supere los 1.5 millones de TEUs por año. Se tendrán 250 metros de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m en todo el muelle, esta fase agregará 2 grúas pórticas Super Postpanamax, aumentará la dársena de giro a 600 m y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 6000.

La fase 3 corresponde a un área de 20 hectáreas más, iniciando cuando se alcance una atención de más de 2.5 millones de TEUs por año. Se tendrán 600 m. de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m. en todo el muelle, esta fase agregará una grúa pórtica Super Postpanamax, la dársena de giro se mantendrá en 600 m. y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 8000.

Al final de las tres fases se contará con un área de 80 hectáreas de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud. El área será rellenada, en gran parte con arena de mar sobre la cual será construida la estructura superficial en concreto de la Terminal. Sobre esta superficie se instalarán los edificios administrativos, patios para contenedores (vacíos, llenos y para mantenimiento), planta de tratamiento de aguas residuales, estación eléctrica y hacia la parte interior de la dársena, la zona de muelle que estará anclada sobre más de 600 pilotes y donde operarán las grúas pórticas.

## **1.2. Impacto de la Terminal de Contenedores de Moín en la labor del Viceministerio**

La entrada en operación de la TCM significó que mi Despacho se volcara tanto a prestar apoyo de manera directa a instituciones como el CNC y JAPDEVA , así como en la generación de normativa.

### **1.2.1. Participación en la elaboración de instrumentos legales para la restructuración de JAPDEVA.**

Desde que la Terminal de Contenedores de Moín inició operaciones, el entorno en Limón ha sufrido los efectos de contar con una terminal nueva, de primer mundo.

La restructuración de JAPDEVA ha estado en la palestra social y económica desde el inicio y hasta la fecha no se vislumbra con claridad el rumbo a seguir en el área portuaria, ante la falta de un Plan Maestro que defina el futuro de sus operaciones en las terminales de Moín y Limón. Preliminarmente se están realizando estudios para determinar la viabilidad de transformar los muelles de Limón en una terminal de cruceros y en una marina turística, de modo que se mantengan los muelles de Moín como una terminal multipropósito para Carga General y para descarga de graneles.

Como Viceministro participé en varias reuniones con la Presidenta Ejecutiva, señora Andrea Centeno y el grupo sindical que, evidentemente, no estaba de acuerdo con la llegada de APM Terminals y, mucho menos, con un cierre de JAPDEVA, tal y como se anunciaba en los medios.

Producto de estas reuniones, llegamos a un consenso en cuanto a los mecanismos legales a aplicar para que los trabajadores de JAPDEVA se ubicaran en otras instituciones, se acogieran a una pensión anticipada o bien, aceptaran una bonificación y beneficios por la transformación institucional, esto último, si decidían voluntariamente dejar de trabajar para esa entidad.

Así, el 24 de mayo de 2019 se firmó el documento denominado *“Acuerdo entre SINTRAJAP, AUTORIDADES DE JAPDEVA Y DE GOBIERNO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE JAPDEVA”*

Valga aclarar que en esa fecha tenía como recargo, a solicitud del Ministro, todos los aspectos relacionados con la parte marítima y portuaria, a pesar de que era Viceministro de Infraestructura y Concesiones.



Junto con funcionarios del Ministerio de Trabajo y del Ministerio de Hacienda, se redactó la Ley N° 9764, titulada *“Transformación de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA) y protección de sus personas trabajadoras”*, la cual fue publicada en la Gaceta N° 197 del 17 de octubre de 2019.

Lastimosamente la situación de JAPDEVA no se ha resuelto y el gobierno debe erogar presupuesto para continuar con el proceso de pago a funcionarios.

### **1.2.2. Reglamento sobre el uso del canal de acceso a Moín.**

Para ingresar al Complejo Portuario de Moín, la entrada de los buques se realiza por el canal de acceso, el cual posee una profundidad de 18 metros.

Muchas de las funciones que realizaba JAPDEVA antes de la operación de APM Terminals involucraban la disposición de los buques que entraban al canal y la determinación de maniobras en las diferentes áreas del complejo.

Sin embargo, al existir tres operadores: JAPDEVA, APM Terminals y RECOPE, se ha empoderado al Ministerio de Obras Públicas y Transportes como Autoridad Portuaria y Marítima Nacional a fin de que, por medio de la Capitanía de Puerto de Limón, ejerza una serie de funciones que otrora le correspondía a JAPDEVA.

En este sentido, el engranaje institucional se ha movilizó en varias áreas. Legalmente la División Marítimo Portuaria y este Despacho han trabajado desde hace aproximadamente un año en un Decreto que permitirá que la Capitanía de Puertos posea la competencia suficiente para que, junto con los operadores portuarios, se establezca la forma ordenada y eficiente en que se ingresará al canal y se utilizarán las áreas que lo conforman. Es oportuno aclarar, sin embargo, que la competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como Autoridad Portuaria y Marítima Nacional no ha sido cuestionada, antes bien, se ha ratificado en resoluciones administrativas y judiciales, con lo cual, en el Decreto sólo se definirá la manera en que se ejerce esta competencia en cuanto al uso del canal.

Por otra parte, el mismo reglamento cubre otra área importante: dotar de recursos económicos a la Capitanía de Puertos, del personal necesario y del equipo técnico óptimo para que funcione como corresponde. De ahí que se establece un transitorio por medio del cual se otorga un margen de acción para que la Administración adquiera los insumos para su operación.

## **2. Pandemia por la COVID-19**

### **2.1. Protocolo de Cruceros**

La pandemia por COVID-19 cambió la dinámica social, económica y política del país; en realidad, del mundo entero.

Así como el Ministerio de Salud dictó una serie de medidas de prevención, ampliamente conocidas, entre las cuales figuran el lavado de manos, el uso de las mascarillas y el distanciamiento social, en cuanto a los cruceros concierne, se buscó la manera de contar con un Protocolo sanitario que garantizara la salud a bordo de los tripulantes y, en consecuencia, reactivar la actividad, que se había suspendido por el alto grado de contagio.

### **2.2 Adopción de medidas en el MOPT y en el Despacho del Viceministerio de Transporte Marítimo.**

Desde el inicio de la pandemia, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, emitió una serie de lineamientos y directrices para prevenir la covid-19.

En el caso del Despacho del Viceministerio de Transporte Marítimo la Jefa de Despacho logró distribuir mascarillas y caretas tipo visera con el logo del MOPT, con el propósito de cumplir con todas las disposiciones, amén de que cada uno de los funcionarios se compró su dispensador de alcohol en gel para tener en su oficina.

El 18 de agosto de 2020, emití una directriz general a todos los colaboradores del Despacho con las siguientes indicaciones que transcribo:

*“Los efectos de la danza y el martillo no solamente se ven reflejados en el comercio y la circulación vehicular, en el Ministerio se han promulgado medidas extraordinarias: No se permite el ingreso de personas con fiebre o síntomas respiratorios, el uso de mascarillas y caretas es obligatoria, lo mismo que el distanciamiento social o la separación entre personas de 1,80 m cuando estemos acompañados en un recinto cerrado. Se han elaborado lineamientos institucionales que establecen un aforo máximo del 50% de la capacidad de las salas de reuniones, y no pueden darse ni café ni refrigerios. En los comedores de cada dependencia debe limitarse la afluencia del personal a un máximo de 2 personas y se establecieron normas a cumplir*

*para el uso de vehículos oficiales en viajes urbanos dentro de la GAM y en las giras.*

*El propósito de estos lineamientos es que mantengamos y reforcemos nuestras burbujas sociales: la burbuja familiar, compuesta por las personas que habitamos bajo un mismo techo y la burbuja laboral, compuesta por los 12 funcionarios que laboramos en el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo. La invitación es a no romper estas burbujas en aras de contener el aumento de contagios en la población, dentro del Ministerio y muy especialmente en nuestro Despacho.*

*De acuerdo con lo anterior se han dispuesto los siguientes lineamientos de acatamiento obligatorio a partir del día de hoy:*

*1- A los compañeros encargados de repartir la documentación tanto a lo interno como a lo externo de la Institución, se les recuerda extremar el uso tanto de las mascarillas como de las caretas, la desinfección de manos con alcohol en gel y el correcto lavado de manos antes y después de disponerse a cumplir con sus funciones y lo más importante el tratar de mantener el distanciamiento de al menos dos metros.*

*2- A los Asesores(as), se les solicita utilizar los medios electrónicos para llevar a cabo las reuniones y/o coordinaciones que requieran, y que sólo en casos extremos se realicen reuniones presenciales, para lo cual deberán utilizar la Sala de Sesiones y teniendo presente el mínimo de aforo permitido, las medidas de distanciamiento y de utilización de mascarillas, caretas y desinfección de manos.*

*3- A los compañeros encargados de la recepción favor procurar que la permanencia en la recepción de personas ajenas al Despacho sea breve, que las personas ingresen con careta o mascarilla y se desinfecten las manos con el alcohol gel ubicado a la entrada del Despacho. Igualmente, se les solicita que cada vez que ingresen un documento se desinfecten las manos con alcohol y preferiblemente estar lavándose las manos constantemente.*

*4- A todo el personal del Despacho, se les solicita:*

*a. Utilizar su mascarilla o careta cada vez que vayan a permanecer en las zonas compartidas o a entrar en contacto con los otros compañeros.*

*b. A la hora de utilizar el comedor, lo ideal es que no haya más de dos personas, tanto a la hora del desayuno como al almuerzo o meriendas, para*

*mantener el debido distanciamiento, así como de abstenerse de conversar mientras que se ingieren los alimentos. Lo anterior, porque al conversar se esparcen pequeñas partículas de saliva que pueden quedar sobre las superficies e incluso llegar hasta otros compañeros y debemos tener en cuenta que la mayoría de casos y contagios se han suscitado por el contacto de personas que se encuentran contagiadas, pero son asintomáticas, es decir, que no han presentado síntomas de la enfermedad.*

*c. Con el fin de disminuir el riesgo de contagio, se les solicita no visitar ni recibir visitas en horas de trabajo, de personas ajenas a nuestra burbuja laboral, por lo que a partir de esta fecha únicamente será permitida la presencia de visitantes, para asuntos estrictamente laborales y en estricto apego a los lineamientos institucionales, limitándose su permanencia a la recepción, a la sala de sesiones, y bajo condiciones excepcionales, a las oficinas individuales, aunque se trate de personas que laboren en otras dependencias de este Ministerio. Queda terminantemente prohibida la presencia de personas ajenas al Despacho en el comedor o en los archivos, salvo que deban realizar labores de mantenimiento o limpieza, a solicitud o con autorización expresa de la Jefa de Despacho. Cualquier persona ajena a este Despacho deberá utilizar, en todo momento careta o mascarilla.*

*d. Fuera de horas laborales, todos los funcionarios(as) del Despacho tienen la obligación de seguir, al pie de la letra los lineamientos que dispongan nuestras autoridades de salud, en cuanto a distanciamiento social, uso de equipos de protección, cumplimiento de las restricciones sanitarias y cualquier otra medida que dispongan.*

*Esperamos contar con su comprensión, estas medidas pueden ser muy drásticas y pueden alejarnos de otros compañeros, familiares y amigos del Ministerio, pero son necesarias. Las situaciones extremas requieren de medidas extremas. Es por usted, es por sus seres queridos, es por los habitantes de Costa Rica”.*

Finalmente, debido a que la pandemia incrementó el número de fallecidos y el contagio de la COVID se propagó con facilidad, en el Despacho los funcionarios que pueden teletrabajar se encuentran laborando bajo los preceptos de esa modalidad, previa suscripción de un contrato.

Las conferencias y reuniones se efectúan gracias a plataformas virtuales como Teams o Zoom, entre otras.

No obstante, siempre se brinda el servicio al público que se presente a las oficinas y de ser necesaria la presencialidad para cualquier actividad, los funcionarios se han apersonado al Despacho o a cualquier otro sitio, para atender sus labores.

### **3. Creación del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo.**

En el año 2018, mediante el Acuerdo Presidencial N° 002-P publicado en el Alcance N° 94 a La Gaceta del 09 de mayo de 2018, inicié labores como Viceministro de Infraestructura y Concesiones, con un recargo de la materia marítima y Portuaria dada mi trayectoria como funcionario especialista en esta área en diferentes instituciones nacionales, empresas y organismos internacionales. No obstante, a partir del 21 de febrero de 2020, mediante el Acuerdo Presidencial N° 509-P, publicado en La Gaceta N° 111 del 15 de mayo de 2020, asumí la responsabilidad de dirigir el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, en tanto se nombró al Ing. Tomás Figueroa Malavassi, como Viceministro de Infraestructura en sustitución mía.

En el reacomodo de funciones, parte del recurso humano que colaboraba conmigo, tuvo que trasladarse al Viceministerio de Infraestructura, concretamente tres asesores y una secretaria; dado que para contener el gasto público y ajustarse a los recortes presupuestarios decretados por la Presidencia de la República y el Ministerio de Hacienda, no podíamos recurrir a aquellas plazas que se encontraban vacantes ya que estaban congeladas, ni tampoco se podían realizar nombramientos interinos, situación que obligó a ambos Despachos a llegar un acuerdo para la distribución del personal existente, aunado al juste que también hubo que realizar en cuanto a viáticos, capacitaciones y jornadas extraordinarias, entre otros.

Como consecuencia, el nuevo Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo empezó funciones con dos asesores, una abogada y un ingeniero, quienes ya tenían como recargo la materia marítima y portuaria, por lo que en adelante, se dedicarían exclusivamente a este campo, en coordinación con la División Marítimo Portuaria del MOPT y demás instituciones y asociaciones empresariales del sector.

### **4. Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas.**

Con la aprobación de la Ley N° 9635 "Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas", se establece el Título IV denominado "Responsabilidad Fiscal de la República", del cual se desprende que su objetivo es fortalecer la gestión de las finanzas públicas de las entidades y órganos que conforman el Sector Público no Financiero a través de una política presupuestaria que garantice la sostenibilidad fiscal.

En los artículos 5, 9 y 10 se dispone que se limitará el crecimiento del gasto presupuestario (corriente o total) según el comportamiento de dos variables macroeconómicas, una de ellas es la tasa promedio de crecimiento interanual del PIB nominal en los últimos cuatro años previos a la formulación del presupuesto y la otra, la relación de la deuda total del Gobierno Central con respecto al PIB nominal del ejercicio anterior, correspondiente al año anterior al de la formulación del presupuesto.

La aplicación de la regla fiscal a nivel general ha generado una reducción importante en los presupuestos de las entidades de la Administración Pública Central y de la Administración Pública Descentralizada, lo cual ha afectado el desempeño del MOPT y de las demás instituciones del sector, en el desarrollo de actividades y proyectos, necesarios para el país, que demandan un mayor flujo de capital.

### **Sección III**

#### **Estado de la autoevaluación del sistema de control interno (ASCI) al inicio y al final de la gestión.**

Los sistemas de control interno con que cuenta el Despacho obedecen a un engranaje informático institucional con procesos definidos, a su vez, en el Sistema de Información Organizacional (SIOR).

De ahí que, desde el punto de vista de administración de personal, los controles internos que aplicamos para el ingreso y retiro de los funcionarios en el Despacho se realiza mediante una bitácora diaria en la cual cada servidor anota su hora de llegada y salida, con la rúbrica final al concluir la jornada.

Valga aclarar, no obstante, que antes de que se presenten a laborar al Despacho, han debido registrar su huella digital en un sistema de ingreso al plantel central del MOPT que registra la hora de entrada y salida.

Algunos colaboradores están exentos de marca, aunque deben anotarse en la bitácora interna del Despacho.

Dentro de los primeros 5 días hábiles de cada mes, se debe presentar a la Dirección Institucional de Recursos Humanos un informe referente al registro y asistencia de los funcionarios que no están exentos de la marca en los relojes marcadores y llenar un formulario denominado: Informe Mensual de Ubicación Real y Asistencia.

Ahora bien, debido a la pandemia, la mayoría se encuentra teletrabajando, por lo que, con base en el contrato que firmaron pueden laborar desde sus casas y asistir a reuniones virtuales por medio del uso de plataformas digitales.

Los sistemas informáticos integrados que utiliza el Despacho son los siguientes:

## **1. SIGEVA (SISTEMA GESTIÓN DE VACACIONES).**

Por medio de la Circular DRH-020-2011 del 01 de agosto de 2011, la Dirección de Informática y la Dirección de Recursos Humanos comunican la creación del sistema denominado como SIGEVA, a través del cual se tramitarían las solicitudes de vacaciones de los funcionarios del MOPT.

## **2. SICI (SISTEMA DE CORRESPONDENCIA INSTITUCIONAL)**

El Sistema de correspondencia institucional almacena los documentos digitales que se tramitan por este medio. Una vez confeccionado el documento de interés, los dirige al remitente en una bandeja de entrada que cada usuario debe revisar periódicamente.

Este sistema ha sido útil para el Despacho desde el punto de vista de control interno porque los oficios que se envían y los que se reciben se archivan digitalmente, facilitando la localización de cualesquiera de ellos en cualquier momento, incluso cuando el MOPT se encuentra cerrado.

Por otra parte, también ha resultado muy valioso porque permite identificar a cuál funcionario se le ha asignado un tema, rastrear los oficios subsiguientes relacionados con ese funcionario y con ese tema y generar una cadena detallada de todos los documentos que se adicionen

No obstante, algunas dependencias internas del Ministerio no utilizan este sistema. En estos casos, se les remite el documento escrito en papel, y se resguarda una copia en los archivos físicos del Despacho.

En lo que es aplicable, se siguen las disposiciones de la Ley del Sistema Nacional de Archivos Ley N° 7202 y su reglamento N° 40554-C.

Conforme la Resolución del Despacho Ministerial N°DJ-CIR-2017-0005 de las 11:30 horas del 04 de setiembre de 2017 este sistema es de uso obligatorio para Las dependencias de la Institución. Sin embargo, el Viceministerio de Transporte Marítimo es el único despacho de la Administración Superior que lo utiliza, reforzando, con ello,

el sistema de control interno al aplicar la digitalización y disminuir el riesgo de pérdida de documentos.

### **3. SAEM (SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA)**

La Dirección de Control de maquinaria y equipo de la División de Obras Públicas, es la unidad encargada de la reparación y mantenimiento del equipo automotor del que dispone el MOPT.

El Despacho cuenta con tres vehículos, cuya reparación se efectúa a través del SAEM. De este modo, los formularios y documentos que se deben presentar para optimizar un carro se han oficializado y son de conocimiento público por medio del SIOR.

La última oficialización formal que se registra en el SIOR es el Oficio PI-2016-539 del 22 de junio del 2016 con base en el cual el Lic. Víctor Zúñiga Porras, Director a.i. de Planificación Institucional le informa al Ing. Nelson Brown Garita, Subdirector de Control de Maquinaria y Equipo, la aprobación de una serie de documentos y formularios que permiten efectuar la función diaria de esa dependencia en el mantenimiento de vehículos oficiales.

Evidentemente el Despacho recurre a todos estos formularios y documentos oficiales cuando de dar mantenimiento y reparación a nuestros carros se trata.

El Despacho cuenta con una persona administrativa en la función de Contralor de vehículos, que se encarga de la utilización del sistema, así como de la administración de las unidades.

### **4. SINAEP (SISTEMA INTEGRADO DE ADQUISICIONES Y EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA)**

Al respecto, los sistemas de compras públicas centralizados permiten mejores precios, menores costos de transacción en términos de tiempo y gestión, así como mayor estandarización de los procesos y mayor eficiencia dentro de la administración, entre otras características.

Con el SINAEP se pueden tramitar las compras públicas que, finalmente, se consolidan en el SICOP.



El SINAEP no solo permite el registro de las compras, sino que, en la parte de ejecución presupuestaria, habilita el trámite de viáticos y otros rubros a cargo del presupuesto asignado al Despacho.

## **5. CITEC (CONTROL INTERNO DE TARJETAS ELECTRÓNICAS DE COMBUSTIBLE).**

El Control Interno de Tarjetas Electrónicas de Combustibles es un sistema de larga data, cuya última modificación se realizó en 2012, al implementar algunas mejoras en los módulos existentes y nuevas opciones que ayudarían a la gestión del control de gasto de combustibles en toda la flotilla vehicular del MOPT.

El Despacho emplea este sistema para controlar y consignar el consumo de gasolina de cada uno de los tres vehículos y uso de las tarjetas por parte de los dos choferes.

## **6. SIRH (SISTEMA INTEGRADO DE RECURSOS HUMANOS).**

A partir del año 2020, la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, instauró el sistema SIRH (Sistema Integrado de Recursos Humanos) en el cual se automatiza el ingreso de las horas extra que los funcionarios trabajan fuera de la jornada ordinaria, para tener un control eficiente de su pago mensual.

A pesar de que este sistema evidentemente contribuye al control interno del Despacho, no se ha utilizado por dos razones fundamentales:

- a. Los presupuestos públicos asignados se han reducido por lo que el rubro de horas extra también se ha limitado.
- b. Las restricciones que se han experimentado a raíz de la pandemia obligaron a evitar la circulación de los vehículos y de las visitas a diferentes lugares como parte de la rutina del Despacho. En otras palabras, no hubo horas extra que reportar durante la prevalencia de la COVID – 19.

## **7. SEVRI (Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional)**

Con base en los artículos No. 14, 18 y 19 de la Ley General de Control Interno, se contempla la administración del riesgo como parte esencial y necesaria del modelo de

gestión pública, de modo que *“Todo ente u órgano deberá contar con un sistema específico de valoración de riesgo institucional por áreas, sectores, actividades o tarea, que, de conformidad con sus particularidades, permita identificar el nivel de riesgo institucional y adoptar los métodos de uso continuo y sistemático, a fin de analizar y administrar el nivel de dicho riesgo”* (Art. 18).

Se definen, además, los responsables directos del establecimiento y el funcionamiento del SEVRI, es decir, los Jerarcas y los titulares subordinados.

Un entendimiento adecuado de la exposición al riesgo permite a una organización reservar los niveles apropiados de contingencia para enfrentarse a los efectos de incertidumbres futuras probables, de forma que los recursos puedan estar listos para utilizarse cuando aparezca una necesidad.

Para el 2020, la Unidad de Planificación Institucional (UPI) efectuó el documento denominado “Informe Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional (SEVRI) 2020”. Para recopilar la información que le permitiera valorar los datos requeridos, emitió las circulares número PI-CIR-2020-12 del 23 de julio del 2020 y PI-CIR-2020-13 del 03 de setiembre del 2020, mediante las cuales se instruyó para que cada unidad organizativa del Ministerio realizara la valoración del riesgo, en cumplimiento con la normativa emitida por la Contraloría General de la República.

A continuación, se presenta el cuadro en el que se tabularon los datos recopilados en cuanto a valoración del riesgo se refiere para el año 2021.

UBICACIÓN	PRODUCTO	RIESGO RESIDUAL PROMEDIO	DEPENDENCIA	EVENTO	RIESGO RESIDUAL	NÚMERO DE MEDIDAS NUEVAS
Nivel Superior	Orientación Política y Estratégica para el Desarrollo del Transporte Marítimo y Aéreo	Bajo	Despacho del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo	Podría ser que se presenten sanciones al país por parte de los organismos internacionales	Bajo	0
				Sismos		
				Una directriz o normativa dictada por el Gobierno puede ser un factor que afecte las metas u objetivos planteados en la estrategia marítima y aérea		

Como se puede observar, en la autoevaluación del riesgo por control interno, el Despacho se catalogó con riesgo bajo, lo cual indica que los controles aplicados en nuestro Despacho son eficientes.

#### **Sección IV**

#### **Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno durante el último año.**

Durante el último año, se trabajó en la implementación de acciones propuestas para mejorar la Autoevaluación del Sistema de Control Interno (ASCI), entre ellas pueden citarse:

- Controles en los registros y asignación de la gestión documental.
- Mejoras en los controles y registros de inventarios de los bienes asignados al Despacho.
- Mejoras en los suministros asignados para la ejecución de las funciones de los colaboradores del Despacho.
- Revisiones periódicas del estado de los vehículos para programar su mantenimiento y reparación con la debida antelación.
- Reforzamiento de los controles de los gastos.

Todas estas acciones dirigidas a mejorar los controles internos en diferentes áreas, se fundamentan en la necesidad de nuevos mecanismos de ajuste, a raíz de la disminución en los presupuestos institucionales, que permitan lograr los objetivos trazados con un mayor grado de eficiencia.

## **Sección V**

### **Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la planificación institucional.**

- a. Incorporación de plazas para el funcionamiento del sistema de “Port Control” del Canal de Acceso en la Capitanía de Puertos de Moín.
- b. Recepción de la Terminal de Contenedores de Moín e inicio de operaciones del Concesionario.
- c. Reapertura y consolidación de la carrera de Marina Civil en la Sede caribe de la Universidad de Costa Rica.
- d. En atención a la solicitud de la Municipalidad de Quepos, se logró reconstruir y rehabilitar el muelle municipal de Golfito y el Malecón.
- e. En atención a la solicitud de la Municipalidad de Golfito, se logró reconstruir y rehabilitar el muelle municipal de Golfito para el transporte de cabotaje y para apoyar un servicio de ferri entre Golfito y Puerto Jiménez.
- f. Inicio y avance en un 70 % del proceso de construcción del puente colgante peatonal sobre el estero de Mata de Limón, financiado con el canon del Puerto de Caldera 0
- g. Aprobación del Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Pacífico con énfasis en Caldera.
- h. Redacción final y corrección del Proyecto de Ley de Navegación Acuática, Expediente Legislativo N° 21095. Aprobación del Proyecto en la Comisión Especial de Seguridad y Narcotráfico y presentación ante el Plenario Legislativo.
- i. Redacción, aprobación y publicación del Decreto Ejecutivo N° 43123-MOPT, *Modificación al Decreto Ejecutivo N°22483-MOPT, Reforma al Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales*, publicado en La Gaceta N° 242, del 16 de diciembre de 2021.

- j. Desalojo y recuperación del predio donde se ubicaba un astillero, ocupado ilegalmente dentro de la Zona Portuaria Reservada de Caldera, por la empresa Sunset Ecoboat Yard S. A.
- k. *Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Seguridad Pública, para el resguardo de la seguridad de los puertos de Caldera y Turístico de Puntarenas.*
- l. Creación y reforma del *Consejo Portuario Nacional*.
- m. Redacción, aprobación y publicación del Decreto Ejecutivo N° 42366-MOPT denominado *Declaratoria de Interés Público de la Iniciativa de Transporte Marítimo de Corta Distancia entre los Estados de El Salvador y Costa Rica*.
- n. Redacción, aprobación y firma del *Memorando de Entendimiento entre los Ministros de Obras Públicas y Transportes de El Salvador y de Costa Rica para implementar la iniciativa del Transporte Marítimo de Corta Distancia*.
- o. Redacción, aprobación, traducción al inglés y posterior actualización del Participación del Protocolo para la atención de cruceros en Costa Rica ante la emergencia causada por la COVID –19.
- p. Atención del Recurso de Amparo ante la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, interpuesto por Puertos y Desarrollos P & D, SAL contra el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Expediente N° 21-013831-0007-CO; el cual fue declarado sin lugar.
- q. Corrección, finalización y firma del *Convenio denominado “Convenio de Cooperación Interinstitucional entre los Ministerios de Hacienda, de Obras Públicas y Transportes, de Seguridad Pública, de Gobernación y Policía, el Servicio Fitosanitario del Estado, el Servicio Nacional de Salud Animal, y la Dirección General de Migración y Extranjería, para el uso y aprovechamiento de las instalaciones del Puesto Fronterizo Sixaola”*
- r. Redacción y trámite para suscribir el acuerdo denominado: *“Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Servicio Fitosanitario del Estado para que se le otorgue los inmuebles requeridos para el desarrollo de sus funciones en el ámbito fitosanitario.”*
- s. Acompañamiento a ASOTORTUTRANS durante el proceso de obtención de un permiso de operación de la ruta de cabotaje regular La Pavona – San Francisco – Tortuguero, sobre el río Tortuguero.

- t. Suscripción del *“CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL MINISTERIO DE HACIENDA PARA QUE SE OTORQUE EL USO DE UN PREDIO DESTINADO A LA INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVO EN EL PUERTO DE CALDERA.”*
- u. Homologación de la carrera de Marina Civil por parte de la División Marítimo Portuaria del MOPT.

## **Sección VI**

### **Acciones y proyectos relevantes ejecutados durante mi gestión**

#### **1. Negociación de las diferentes instituciones públicas con los representantes del Sector Pesca en relación con los compromisos adquiridos en agosto de 2018.**

##### **1.1. Redacción e impulso de un Decreto Ejecutivo para modificar las franjas de navegación.**

Actualmente en nuestro ordenamiento jurídico, las franjas de navegación se definen de la siguiente manera:

- De las 0 a 3 millas náuticas, se permite la navegación de embarcaciones artesanales de pequeña escala con el único requisito de portar el certificado de navegabilidad y que los miembros de la tripulación cuenten con el certificado de zafarrancho. Esta franja de navegación alberga a las naves dedicadas a la pesca artesanal.
- De las 0 a las 40 millas náuticas, se permite la navegación de embarcaciones de mediana escala, incluidas las del sector pesca (palangre). Para navegar más allá de las 3 millas, se requiere el zarpe nacional emitido por la Capitanía de Puerto correspondiente.

- De 0 a 200 millas náuticas, se permite la navegación de embarcaciones de gran escala, debidamente equipadas con camarotes para pernoctar, servicios sanitarios y duchas con agua dulce.
- Más allá de las 200 millas las embarcaciones de gran escala requieren el zarpe internacional, pues exceder ese límite representa navegar más allá de las aguas patrimoniales costarricenses, por lo que se debe cumplir con las regulaciones de la OMI para la navegación internacional.

Cada categoría de embarcación, ya sea artesanal de pesca de pequeña escala, de pesca de mediana escala o de gran escala, debe cumplir con la normativa del caso y los requisitos particulares que se designan, pues para cada una de ellas rigen condiciones diferentes. Por tal razón, fue necesario negociar con cada uno de los sectores de pesca involucrados las variaciones del ancho de las franjas de navegación, los requisitos para navegar y el equipamiento de las embarcaciones.

Es importante aclarar que la normativa sobre las franjas de navegación no otorga derechos de explotación sobre el recurso pesquero. Esta actividad económica se regula en la legislación y disposiciones del INCOPECA; es decir, las regulaciones relacionadas con la navegación y las que se refieren a la explotación del recurso pesquero son independientes y complementarias.

En este sentido, las disposiciones sobre navegación se encuentran en el *Decreto Ejecutivo N° 19081-MOPT, Reglamento de Inspección Embarcaciones Nacionales*, así como en las circulares de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, emitidas entre 1990 y 1995, las cuales permanecen vigentes hasta la fecha.

#### **1.1.1. Franjas de navegación para las embarcaciones artesanales de pequeña escala.**

Producto de las reuniones interinstitucionales que se sostuvieron con los pescadores y expertos en el área del INCOPECA, se desprende que el recurso pesquero ha migrado más allá de las 3 millas náuticas. Tal situación ha originado que se puedan encontrar embarcaciones de pesca artesanal realizando faenas más allá de lo permitido con base en las circulares del MOPT. Esta particular situación, propia de aspectos de navegación, riñe con la normativa que regula la actividad pesquera, que permite a los pescadores faenar en una franja de hasta 12 millas náuticas.

Tal incongruencia ha generado que con mucha frecuencia estas embarcaciones sean interceptadas por el Servicio Nacional de Guardacostas y devueltas a puerto. Evidentemente es necesario que las circulares del MOPT se modifiquen de modo tal que sean compatibles con la Ley de Pesca para evitar que los pescadores continúen sufriendo la acción del Servicio Nacional de Guardacostas, en cumplimiento de su deber. Para ello, la División Marítimo Portuaria, el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo y el Ministerio de la Presidencia, redactaron una propuesta de Decreto Ejecutivo con el propósito de modificar las dimensiones de las franjas de navegación y establecer una homologación con la normativa aplicable a la actividad económica.

Los representantes de los sectores de pesca artesanal de Guanacaste, de Puntarenas y el Golfo de Nicoya, los del sector del Pacífico Central (Quepos), los de la zona sur (Golfito) y los de Limón, de manera conjunta con el INCOPECA, el Servicio Nacional de Guardacostas y de la División Marítimo Portuaria del MOPT, realizaron un estudio técnico con la finalidad de ubicar los principales bancos de pesca. Mediante este estudio, y una vez ubicados los bancos de pesca, se llegó a la conclusión de que el recurso pesquero migró más allá de las 3 millas náuticas, lo que justifica la necesidad de incrementar el ancho de la banda hasta 12 millas náuticas para las embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal. Por otra parte, desde hace unos 15 años estas embarcaciones han adaptado motores de mayor potencia, y por tanto los pescadores pueden navegar más allá de las 3 millas náuticas sin que se incremente el riesgo de naufragio.

La propuesta de Decreto se consensuó con los pescadores, quienes aprobaron el borrador del documento. Posteriormente, se presentó a la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT, unidad técnica que determinó que la propuesta del Decreto creaba nuevos requisitos para los usuarios, por lo que debía basarse en un estudio económico que asegurara su rentabilidad social.

Una vez efectuado el estudio económico, los economistas del MOPT indicaron que para que la propuesta del Decreto fuera socialmente rentable, se requería la aprobación de la Ley de Navegación Acuática que se encuentra en la Asamblea Legislativa, bajo el expediente N° 21095, pendiente de discusión en primer debate. En otras palabras, la modificación de las franjas de navegación se encuentra invariable y la incongruencia entre las circulares del MOPT y las regulaciones de la Ley de Pesca todavía se mantienen.



### **1.1.2. Franjas de navegación para las embarcaciones de mediana escala (palangre).**

Como bien he señalado, las embarcaciones de mediana escala pueden navegar en una franja de 0 a 40 millas náuticas. No obstante, los representantes del Sector Palangre solicitaron ampliarla a 200 millas tomando en consideración el mismo argumento de migración del recurso pesquero, más allá de las 40 millas náuticas. En las reuniones con expertos y representantes de las diversas agrupaciones del sector pesquero, se concluyó técnicamente que no era preciso realizar un cambio en la normativa existente, más bien era cuestión de equipar las embarcaciones con suficientes camarotes, duchas y servicios sanitarios para satisfacer las necesidades de la tripulación y permitirles pernoctar de manera segura en la embarcación. Consecuentemente, estos cambios deberían estar registrados en un nuevo certificado de navegabilidad.

### **1.1.3. Franjas de navegación para las embarcaciones de gran escala.**

Los requerimientos para navegar en esta franja no experimentan cambio alguno. Ahora bien, si una de esas embarcaciones necesita navegar más allá de las aguas patrimoniales costarricenses, puede hacerlo siempre y cuando la embarcación y su tripulación cumplan con las condiciones que establece la Organización Marítima Internacional (OMI) y la normativa nacional vigente, y se solicite el zarpe internacional.

## **1.2. Sobre la obligatoriedad del uso de balizas por parte de la flota pesquera nacional.**

A inicios del año 2018, el Poder Ejecutivo publicó un reglamento que declara obligatorio el uso de un sistema de balizas georreferenciadas, mediante el cual es posible conocer, en todo momento y en tiempo real, la ubicación de las embarcaciones de pesca. Dado que este cuerpo reglamentario empezaría a regir a partir del 2019, los pescadores artesanales manifestaron su inconformidad ya que, según argumentaron, no contaban con los recursos necesarios para adquirir estos equipos cuyo costo aproximado era de USD 5000 por embarcación. Aunado a lo anterior, indicaron que no estaban de acuerdo en que una vez instalada una baliza en la embarcación, no fuera posible trasladarla a otra, aspecto que incrementaba los costos al no poder utilizar este dispositivo en ninguna otra embarcación.

Finalmente, consecuentes con los inconvenientes apuntados, se decidió prorrogar el plazo para la vigencia del reglamento, de modo tal que entrara a regir a partir del año 2020. Sin embargo, con el fin de hacer asequible el precio del dispositivo para los pescadores, el INCOPECA aportó cotizaciones de importadores nacionales que redujeron su costo a USD 2500, para quienes tuvieran interés en adquirirlo.

Además, se logró establecer las facilidades necesarias para que, a través del sistema de Banca para el Desarrollo, mediante la banca estatal o algunas cooperativas se financiara la compra de las balizas en condiciones favorables.

Por otra parte, en las diferentes reuniones que se sostuvieron con los pescadores se les explicó que la razón por la cual no era posible movilizar las balizas de una embarcación a otra es porque se fomenta de manera indirecta el denominado “gemeleo” de embarcaciones, amén de que contar con las balizas contribuye notablemente en el control de las embarcaciones. Así, por ejemplo, por medio de este sistema, una embarcación en peligro de naufragio puede ser localizada más fácilmente y en menor tiempo.

El Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo desconoce la forma en que se finalizó el proceso de negociación, debido a que el INCOPECA junto con el MAG y el Ministerio de la Presidencia, se comprometieron a continuar con las conversaciones y trámites.

### **1.3. Prórroga de los certificados de navegabilidad vencidos o por vencer.**

La obligatoriedad reglamentaria de instalar las balizas, se complementa con la potestad de todas las instituciones competentes, entre ellas el MOPT, de verificar durante las inspecciones regulares si efectivamente el dispositivo se ha ensamblado correctamente y funciona de manera adecuada, pues es un requisito de cumplimiento para otorgar el Certificado de Navegabilidad.

Ahora bien, debido a que los pescadores no lograron obtener las balizas por su elevado costo, se otorgaron prórrogas sucesivas durante el 2020, con el fin de que lograran, de algún modo, solventar el requerimiento reglamentario. No obstante, cuando se inició la pandemia en marzo de 2020, las inspecciones que normalmente efectuaban las instituciones se dejaron de realizar, al amparo del Decreto de Emergencia que permitió su suspensión y autorizó la prórroga automática de los certificados de navegabilidad. Las inspecciones se retomarán en el año 2022, una vez superada la pandemia por la COVID-19.

Otro aspecto que ha influido en la disminución de los ingresos de los pescadores y que impide, en consecuencia, que se instalen las balizas, es que el consumo de pescado disminuyó durante el tiempo de pandemia, sumado a la veda que impide la explotación de algunos productos en el Golfo de Nicoya.

#### **1.4. Atención de quejas en las Capitanías de Puerto.**

En algunas de las reuniones que se empezaron a programar a partir del año 2018, los representantes de sector pesca, en especial los pescadores artesanales de Playas del Coco, Quepos y Golfito, fueron enfáticos en cuanto a la mala atención que brindaban las Capitanías de Puerto, producto de la falta de personal.

Esta falencia ha originado que las inspecciones calendarizadas se suspendan y, al vencerse los permisos, los pescadores navegan de manera ilegal sin el respaldo de los documentos requeridos o bien, permanecen en el puerto para no exponerse a ser sancionados por el Servicio Nacional de Guardacostas.

La realidad que enfrentan las capitanías en este sentido es difícil. La Capitanía de Playas del Coco sólo tiene dos funcionarios y la de Golfito uno; lógicamente la calidad del servicio se afecta de manera negativa.

Es oportuno destacar que, aunque se han realizado las gestiones necesarias para incorporar plazas adicionales en las capitanías, la crisis fiscal que atraviesa el país impide lograr el apoyo de las altas autoridades nacionales para que se aprueben. No obstante, se tramitaron con éxito las plazas para el control del Canal de Acceso a Moín.

## **2. Gestión de incorporación de plazas para las Capitanías de Puerto y el Canal de Acceso de Moín.**

Desde que asumí como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, mi mayor preocupación fue el número reducido de funcionarios públicos que laboraban en las capitanías de puerto y la consecuente repercusión en el servicio que se pudiera brindar a los usuarios, entre ellos los del sector pesca.

Con el transcurso del tiempo, el personal resultó insuficiente básicamente por dos factores: el incremento de las actividades en las diferentes capitanías de puerto y el traslado

constante de plazas de la División Marítimo Portuaria a otras dependencias del MOPT durante al menos tres administraciones, en las cuales el apoyo de los jefes a la División Marítimo Portuaria no fue el esperado.

Por tal motivo, cuando ingresé al Viceministerio en el año 2018, consideré importante que la División Marítimo Portuaria, junto con el Departamento de Gestión Institucional de Recursos Humanos, elaboraran un estudio para determinar, de manera objetiva, las necesidades de personal en la División, a partir del cual se llegó a la conclusión de que se requerían 96 plazas adicionales para lograr un funcionamiento óptimo conforme las competencias descritas en el Manual de Puertos del Servicio Civil.

Después se revisó el estudio, a propósito de reducir al máximo esa cantidad, y a finales del 2018 se presentaron al Ministerio de la Presidencia para su consideración un total de 64 plazas. De todas estas plazas, se aprobaron únicamente 14, las designadas para la operación del Canal de Acceso de Moín. La aprobación de las demás plazas se supeditó a tener mayores recursos fiscales.

Durante el año 2019 se continuó con el objetivo de lograr más plazas y con los 14 nombramientos pendientes que, como indicamos, en un inicio se asignaron para el funcionamiento del Canal de Acceso a Moín, aunque, posteriormente, algunos funcionarios han sido trasladados de manera temporal a las demás capitanías de puerto para solucionar la carencia de personal.

### **3. Recepción de la Terminal de Contenedores de Moín e inicio de operaciones del Concesionario.**

El inicio de esta Administración coincidió con la etapa final de construcción y de acondicionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín, la cual empezó a funcionar en septiembre de 2018.

De acuerdo con el contrato de concesión, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes le correspondió fiscalizar los procesos de construcción y, una vez iniciada la operación, de fiscalizar estos procesos, como Autoridad Portuaria Nacional.

El impacto que causó la Terminal de Contenedores de Moín en JAPDEVA, fue difícil de superar en sus etapas iniciales y aún lo es en cuanto a la reorganización de JAPDEVA se refiere. Involucró múltiples gestiones y negociaciones con representantes sindicales, con la participación del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, del Ministerio de Trabajo y de funcionarios de alto rango de JAPDEVA, entre otros.

Cuando la Licenciada Andrea Centeno Rodríguez asumió la Presidencia Ejecutiva de JAPDEVA el panorama cambió radicalmente, hubo mayor coordinación y mejor comunicación entre las partes.

Debido a la reducción del número de trabajadores que operaban en JAPDEVA fue necesario consensuar la manera en que poco a poco los funcionarios se acogerían a una pensión anticipada, se trasladarían de manera horizontal a otras instituciones o se retirarían con una serie de beneficios adicionales. Este proceso se llevó a cabo por medio de los mecanismos legales correspondientes.

El ambiente que impera hoy es de diálogo; es decir, una interacción fluida con el Consejo Nacional de Concesiones, JAPDEVA y los representantes de la Terminal de Contenedores de Moín para resolver los problemas que se susciten cotidianamente.

#### **4. Participación en negociaciones relacionadas con la carrera de Marina Civil**

La carrera de Marina Civil se encuentra adscrita a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica y se imparte en la sede Caribe.

Esta carrera tiene como propósito formar oficiales para laborar a bordo de buques mercantes de carga y pasajeros, personal muy bien formado y capacitado que puede ser tomado en cuenta por las diferentes navieras a nivel internacional, abriendo así un nuevo mercado y nuevas oportunidades laborales de alto nivel, en especial para los pobladores de la región Caribe, al tiempo que, paulatinamente, se crean los cimientos para el establecimiento de una marina mercante en Costa Rica.

Con mucha satisfacción, a finales del 2018, el primer grupo de estudiantes matriculado en esta carrera, terminó las materias que componen su plan de estudios, aunque debían realizar la práctica profesional, para lo cual era necesario que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como representante de la Organización Marítima Internacional, OMI, homologara la carrera de Marina Civil conforme a los requisitos de esta organización internacional, para que la práctica y el título profesional, fueran reconocidos en cualquier país afiliado a esta organización.

Lamentablemente, justo en ese momento, surgió un conflicto entre la Rectoría de la Universidad de Costa Rica y la Dirección de la carrera. De manera imprecisa se difundió, incluso por la prensa, que la carrera debería cerrarse porque no generaba ningún aporte al país. También, se creó la falsa expectativa entre los estudiantes, de que APM Terminals estaría dispuesto a ofrecer puestos de trabajo en sus instalaciones, cuando en realidad lo que requiere la empresa son técnicos y especialistas en manejo logístico de carga y no graduados en marina mercante.

El proceso de homologación lo dirige la División Marítimo Portuaria, con base en la solicitud que la Universidad de Costa Rica presentó en diciembre del 2020, con lo cual se aclaran algunas insinuaciones de que el MOPT atrasaba este proceso por su falta de acción ya que, para el 2018 ni siquiera contaba con una petición formal. El 28 de abril de 2022. Mediante Oficio con número de Consecutivo DVTMA-2022-125, este servidor suscribe la resolución que acuerda la Homologación Provisional de la Carrera de Marina Civil por un año desde el 01 de mayo de 2022 hasta el 30 de abril de 2023.

**a. Respuesta a notas periodísticas por declaraciones negativas de quien fuera el Rector de la Universidad de Costa Rica, señor Henning Jensen Pennington.**

Tal y como hemos señalado, cuando el señor Henning Jensen Pennington fungía como Rector de la Universidad de Costa Rica, se desencadenó una polémica en relación con la carrera de Marina Civil, como parte de la cual los medios y redes sociales señalaron el cierre de la carrera, aspecto que, entre otros motivos, originó su comparecencia como Rector ante la Asamblea Legislativa, así como la necesidad de que atendiera procesos judiciales.

La División Marítimo Portuaria y el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, mantuvieron siempre su posición de apoyo a esta carrera, considerándola esencial para el desarrollo futuro de una marina mercante de bandera nacional.

**b. Reapertura de la carrera de Marina Civil.**

A mediados del año 2020, el señor Henning Jensen Pennington dejó su cargo como Rector de la Universidad de Costa Rica; por lo tanto, se reanudó el contacto con las nuevas autoridades universitarias y el Viceministerio aprovechó la oportunidad para solicitar la reapertura de la carrera, destacando las ventajas que tendrían los estudiantes, una vez graduados, como oficiales abordo en buques de carga y de pasajeros, tanto en navieras a nivel nacional como internacional. La formación recibida les abriría las puertas para optar por mejores empleos, en especial para aquellos que provenían de zonas costeras de escasos recursos y con pocas probabilidades de acceder a un trabajo digno y bien remunerado. En este sentido, una fuerza laboral de esta naturaleza, capacitada y entrenada, es un atractivo para los inversionistas que deseen iniciar su negocio personal con una flota mercante de bandera nacional.

La reapertura de esta carrera fue un logro conjunto de las autoridades del MOPT y de la Universidad de Costa Rica, planteando una percepción diferente, positiva y de vanguardia, con una reorientación de las expectativas acorde con una visión realista.

### **c. Acreditación de la carrera de Marina Civil.**

Un paso fundamental para avanzar en la acreditación de la carrera de Marina Civil fue la presentación de la solicitud formal de homologación de la práctica profesional y la acreditación por parte de su Director, del Vicerrector de Docencia y del nuevo Rector.

Con fundamento en las normas de la Organización Marítima Internacional, OMI, corresponde al MOPT como representante de esa entidad, homologar los títulos emitidos por la UCR para que sean reconocidos en todos los países miembros, de acuerdo con un procedimiento debidamente implementado por dicho ente internacional.

El 28 de abril de 2022 mediante Oficio con número de consecutivo DVTMA-2022-125, este Despacho aceptó de manera provisional la acreditación de esta carrera mientras se termina de atender algunas observaciones. Esta acreditación rige del 01 de mayo de 2022 hasta el 30 de abril de 2023, lo que permite homologar los títulos emitidos por esa casa de estudios, y de esa forma graduar formalmente a los egresados de esta carrera en ese centro de estudios Universitarios.

Esto abre las puertas a nuevas oportunidades para muchos pobladores de la provincia de Limón a trabajos muy bien remunerados a bordo de buques mercantes y de pasajeros. La participación de la Universidad de Costa Rica garantiza un elevado nivel académico y augura un futuro prometedor a los egresados de este plan de estudios.

### **5. Atención de solicitudes relacionadas con los trabajos en los Muelles Municipales de Golfito, Puerto Jiménez (para cabotaje) y con la reparación del malecón de Quepos.**

En el 2019 se recibieron peticiones de las Municipalidades de Golfito y Quepos para que se reconstruyeran y rehabilitaran los muelles municipales de Golfito y Puerto Jiménez. Es urgente renovar y recuperar las deterioradas instalaciones de estos embarcaderos, necesarios para que se presten los servicios de cabotaje entre Golfito y Puerto Jiménez y se contribuya, de igual forma, a mejorar la comunicación con las comunidades de la Península de Osa y el Parque Nacional de Corcovado.

En atención a las solicitudes planteadas, a la Municipalidad de Quepos se le pudo ayudar con el diseño y la inspección de la propuesta de reparaciones y la rehabilitación del malecón, así como el compromiso para la posterior supervisión de las obras.

## **6. Giras para inspeccionar la ubicación de los atracaderos turísticos de Cahuita, Punta Cocles (Limón) y Puerto Jiménez (Puntarenas).**

En octubre del 2018 se programó una gira a Limón en compañía de la primera Vicepresidenta de la República, representantes de la CIMAT y de la División Marítimo Portuaria. Al inspeccionar las zonas se determinó la conveniencia de desarrollar en ellas atracaderos con fines turísticos. Esta iniciativa sería apoyada a nivel técnico por la División Marítimo Portuaria y desarrollada por la CIMAT. Sin embargo, las fuentes de financiamiento no se han determinado, por lo que es preciso definir los mecanismos legales, técnicos y administrativos que permitan obtenerlas. Esta iniciativa guarda íntima relación con los proyectos del Muelle Turístico y de la Marina de Limón que JAPDEVA está promoviendo para un mejor aprovechamiento de los muelles del Puerto de Limón.

Mediante los atracaderos con fines turísticos se facilitaría la operación de embarcaciones tales como yates, megayates, katamaranes, veleros y naves de pesca deportiva en el ámbito de recreación, de tal manera que los turistas visitarían las comunidades de Cahuita, Puerto Viejo y Punta Cocles en un recorrido que podría tener como origen Limón y destino final Bocas del Toro en Panamá.

## **7. Atención de solicitud de la Municipalidad de Limón para la rehabilitación del Tajamar de Limón.**

A finales del 2018 se recibió una solicitud de la Municipalidad de Limón para rehabilitar 2,5 km del tajamar de esa localidad, desde el Muelle de Limón, en dirección hacia Moín.

A la petición, se adjuntó un acuerdo del Concejo Municipal de Limón en el que se explicaba que la estructura tenía más de 100 años de antigüedad por lo que algunos tramos presentaban daños severos.

Como respuesta se aclaró al Alcalde que el tajamar se ubica en la zona marítimo-terrestre. En consecuencia, la administración y las labores de mantenimiento y conservación son competencia de la Municipalidad de Limón, conforme la Ley N° 6043, Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre. Adicionalmente, el MOPT carece de las atribuciones para hacerse cargo de estas labores y asumir esta responsabilidad

De cualquier forma, el Despacho y la División Marítimo Portuaria se ofrecieron a colaborar con la inspección preliminar, con los diseños, especificaciones técnicas y los términos de referencia técnicos de la rehabilitación de la estructura, así como con su posterior



supervisión; de manera similar a la ayuda brindada a la Municipalidad de Quepos. Actualmente se espera la respuesta de la Municipalidad según nuestra propuesta.

## **8. Participación del MOPT, JAPDEVA, MAG e INCOPECA en el Muelle de pescadores de Limón.**

Otra demanda de las asociaciones de pescadores fue la construcción de un muelle para el sector pesquero de Limón, con capacidad para albergar embarcaciones de mediana escala (palangre), ya que la situación que enfrentan hoy, es la de descargar el producto desde las embarcaciones pesqueras hacia lanchas más pequeñas, acción que implica riesgos asociados a la seguridad de las embarcaciones y una inapropiada manipulación del producto.

Para satisfacer las expectativas de la agrupación, en un inicio se contemplaron 3 opciones.

- Aprovechar alguno de los muelles de Puerto Limón.
- Aprovechar un muelle privado construido recientemente la zona marítimo terrestre, de Playa Bonita.
- Construir el muelle en la desembocadura del Río Cieneguita.

La primera opción se descartó, ya que se consideró que JAPDEVA no cuenta con la seguridad suficiente como para ubicar dentro de la zona primaria de Limón un puerto pesquero al servicio de pescadores artesanales y de palangreros. Tomando en cuenta estos factores, su presencia podría ser contraproducente para las auditorías PBIP que realiza el MOPT y las que ejecutan los cuerpos de seguridad de los EEUU y de la OMI.

La segunda opción sería la más adecuada desde el punto de vista funcional si se valora la utilización de la infraestructura existente. Sin embargo, existía una causa penal en contra de la organización que la construyó por lo que el futuro de la instalación resultaba incierto. Actualmente, tras resolverse el asunto en vía judicial se dispuso que el bien pasara a manos del Servicio Nacional de Guardacostas´.

Según este análisis, la única opción viable fue la tercera. Para construir el muelle en la desembocadura del Río Cieneguita se formó un equipo interinstitucional, con la participación del MOPT a través del Viceministerio, JAPDEVA, MAG e INOPESCA. La Viceministra del MAG tuvo una activa participación. La primera tarea fue promover un

anteproyecto y un presupuesto preliminar para luego trabajar en la etapa de preinversión, con el apoyo de los técnicos del MIDEPLAN, según se establece en la Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión pública, elaborada por esta última entidad, aprovechando el financiamiento que se presta a través del Fondo de Preinversión del MIDEPLAN.

Superada la fase de prefactibilidad, el INCOPESCA logró acceder a un empréstito del Banco Mundial para el desarrollo de proyectos del sector pesquero, con el fin de que fuera desarrollado por una unidad ejecutora de esa entidad.

#### **9. Participación del MOPT, del INCOP, de la Municipalidad de Esparza y de la Cruz Roja Costarricense en el proyecto del Paseo Turístico de Caldera.**

El Paseo Turístico de Caldera es un proyecto que se planeó desde el año 2012 y se desarrolló por tractos, sin que se concluyera satisfactoriamente. Participaron en él, el MOPT, el INCOP y la Municipalidad de Esparza, bajo la administración de la Cruz Roja Costarricense.

Para el financiamiento se dispondría del canon proveniente de Puerto Caldera, según lo dispuesto en los contratos de concesión.

Al inicio de esta administración se retomó el proyecto, con el propósito de negociarlo y firmar un convenio para ponerlo a funcionar. Sin embargo, la Cruz Roja se negó a ser el administrador. La Municipalidad también se negó y el INCOP emuló esa actitud argumentando falta de personal para desempeñarse en el cargo.

La entidad que asumiera la administración, debía contemplar el buen funcionamiento de un estacionamiento, de los baños públicos y vestidores, entre otras facilidades construidas en 2013, por el fideicomiso que administra el canon de Puerto Caldera, cuyos excedentes le corresponderían a la Cruz Roja, o eventualmente al mismo administrador.

Finalmente, el proyecto fue abandonado por falta de una entidad que se hiciera cargo de la administración de las instalaciones.

#### **10. Participación en el diseño y supervisión del puente peatonal en Mata de Limón.**

Mediante el impulso del INCOP se procedió a construir un puente peatonal en Mata Limón que permitiera el paso a través de una vía cantonal. El financiamiento sería factible gracias al canon que se recauda por las concesiones de Caldera. El ejecutor del proyecto es el Fideicomiso con el Banco Nacional de Costa Rica a cuyo cargo estuvo la contratación de la empresa constructora.

Para economizar recursos el MOPT, el INCOP y la Municipalidad de Esparza suscribieron un convenio, en el cual el MOPT se comprometió a realizar el diseño, la supervisión y la inspección de la obra. Como parte de los acuerdos, los diseños fueron elaborados por la Dirección de Puentes del MOPT. La obra se está ejecutando bajo la supervisión de la División de Obras Públicas del MOPT. Inicialmente contó con el apoyo de un inspector de campo de la División Marítimo Portuaria del MOPT: sin embargo, desde el mes de agosto de 2021, la propia División de Obras públicas se hizo cargo de proveer el inspector. Se proyecta concluir esta obra hacia mediados de 2022.

#### **11. Proceso de aprobación del Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico con énfasis en Puerto Caldera.**

El Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico con énfasis en Puerto Caldera se proyectó como tal a partir del año 2017. La consultoría se adjudicó al Consorcio integrado por las empresas Arcadis, Rotterdam Port Consultants y Camacho & Mora S.A. El desarrollo del Plan Maestro estuvo a cargo del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT-MOPT-BID) y fue financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El proceso de contratación lo efectuó el gestor del Programa, el consorcio INECO-AXIONA, de acuerdo con los procedimientos aprobados en el Convenio de Préstamo entre el BID y el Gobierno de Costa Rica.

Durante el 2018 y el 2019, se recibieron y aprobaron los informes parciales de parte del Consorcio. El estudio, análisis y seguimiento del Plan fue una labor que realizó básicamente el INCOP, con la colaboración del MOPT en algunos puntos específicos.

El último informe parcial se aprobó en noviembre de 2018, momento en el cual el documento, ya completo en su totalidad, fue sometido a consulta pública en las páginas web del MOPT y del INCOP. También se divulgó mediante foros institucionales como los que se programaron en el Consejo Portuario Nacional y el INCOP. El INCOP asumió un papel muy activo en la organización de eventos y contó con la colaboración del MOPT en algunos de ellos. Como participantes asistieron representantes de empresas relacionadas con la comunidad portuaria nacional y funcionarios públicos. Finalmente, para culminar el

proceso, tras la divulgación y la consulta pública, el 20 de enero de 2020 se aprobó la versión definitiva del Plan Maestro.

Para la elaboración del Plan Maestro el consorcio consultor se basó en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Costa Rica, que data del año 1995, en una serie de estudios y consultorías realizadas por el MOPT y el INCOP en Caldera, y en los datos de la operación portuaria generados por el concesionario y por el INCOP. Se hizo una proyección del crecimiento económico de Costa Rica, y de las actividades de comercio internacional con el continente asiático hasta el año 2040, para determinar las necesidades futuras de infraestructura y equipamiento portuario, con el fin de que los servicios que preste esta instalación portuaria sean acordes con las necesidades de desarrollo de Costa Rica en los próximos 20 años.

La necesidad de un Plan Maestro para el desarrollo portuario de Caldera era de especial importancia, considerando que la conformación actual de los puestos de atraque limita sensiblemente la capacidad de atención a los buques que circulan a través del Océano Pacífico. Así, por ejemplo, buques tipo Panamax o Postpanamax, que son los que trasladan los mayores volúmenes de carga entre Asia y el continente americano, se ven obligados a transferir la carga a buques de menor tamaño en otros puertos del área, generando un aumento en los costos de los fletes de los bienes de exportación y de los insumos para los productores nacionales, con el consiguiente perjuicio para el país por los sobrecostos, pero ante todo por la pérdida de competitividad. Por esto inconvenientes, Caldera ocupa categoría de segundo orden dentro de las instalaciones portuarias ubicadas en el Pacífico latinoamericano. Algunos especialistas sugieren que el país puede estar perdiendo entre 80 y 110 millones de dólares anualmente por la falta de capacidad de esta instalación portuaria.

El Plan Maestro propone, entre otros aspectos, que los puestos de atraque se habiliten con una profundidad de 16,00 m, lo que a la postre podría incluso generar un interesante negocio al transferir carga hacia otros puertos de la región.

## **12. Nueva concesión de Caldera y análisis de alternativas de parte del MOPT.**

El Puerto de Caldera se concesionó en el año 2006. Inicialmente, los tres concesionarios fueron, Sociedad Portuaria de Caldera; SPC S.A., Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, SPGC, S.A. y Concesionaria SAAM Costa Rica iniciaron sus operaciones de manera simultánea, conforme a los términos contractuales. En el año 2011, se iniciaron las labores de diseño y construcción del Puesto 4, que concluyeron con su inauguración en el 2014. En el año 2017 el concesionario de los servicios de pilotaje y remolcaje, la

empresa chilena SAAM, adquirió el control de las concesiones de los muelles. Desde el comienzo de la concesión, los volúmenes de carga se incrementaron más allá de lo inicialmente previsto y hoy en día la experiencia demuestra que la terminal se encuentra saturada lo cual, unido a la obsolescencia de sus diseños e instalaciones, genera la urgente necesidad de una renovación total de la instalación portuaria, de acuerdo con las recomendaciones del Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico, con énfasis en Caldera.

Esta concesión finaliza en el año 2026. En la presente Administración, el INCOP, como ente autónomo, ha ejecutado los procesos que, desde su punto de vista, corresponden legalmente para la contratación de una nueva concesión. Por tal razón, la participación del Ministerio ha sido ajena a las decisiones que el INCOP ha efectuado en el trámite de esta contratación.

En consecuencia, el tiempo transcurrido hasta tomar la determinación de no renegociar la concesión con los actuales titulares, el tipo de estudios a efectuar y los trámites legales correspondientes, han sido aspectos que el INCOP ha asumido por su cuenta y riesgo pues, en lo que al Ministerio de Obras Públicas y Transportes concierne, nunca se ha comunicado aspecto alguno que le permitiera aportar los conocimientos técnicos y legales que posibiliten un trabajo conjunto. La participación que se le ha dado al MOPT ha sido nula, lo que el Ministro ha recibido son oficios mediante los cuales se informan los resultados de su administración y las decisiones de su Junta Directiva, casi siempre, por requerimiento del mismo Ministerio.

Ante el conocimiento de algunos procesos administrativos de contratación, en algunas reuniones, el MOPT ha recomendado al INCOP proceder con cautela, en estricto apego al ordenamiento jurídico, fundamentalmente por las responsabilidades, atrasos innecesarios y sanciones inherentes a algunas actuaciones que podrían apartarse de lo permitido por nuestra normativa.

Aunado a lo anterior, la concesión de Caldera podría representar para muchos empresarios un negocio lucrativo, en el cual, eventualmente, se involucrarían los concesionarios que hoy ejercen su titularidad. Por tanto, mi recomendación es que los procesos de contratación para una nueva concesión se efectúen de forma clara, transparente y conforme a derecho para evitar dilaciones producto de acciones recursivas.

Con base en los criterios técnicos de los asesores de mi despacho, lo prudente es iniciar el proceso de preinversión según las disposiciones de la Guía Metodológica para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública, del MIDEPLAN y contar con la validación de esa institución a lo largo del proceso, pues la misma Contraloría General de la República ha declarado condición *sine qua non* la finalización de

la etapa de preinversión bajo ese esquema, para seguir con la etapa de inversión, durante el desarrollo de cualquier proyecto de inversión pública, incluidas las modalidades de concesión de obras públicas con servicios públicos o la de gestión interesada.

En este sentido, he de advertir que sin que se realizara la etapa de preinversión, fundamental como justificación técnica de cualquier proyecto, la Junta Directiva del INCOP instruyó a su Administración Superior a contratar una firma para la redacción del cartel de licitación de la nueva concesión, en contraposición de la obligación de sujetarse a lo dispuesto en la Guía Metodológica del MIDEPLAN.

Como corolario, el proceso de concesión debe coordinarse desde sus inicios con el CNC, ya que se trata de un modelo de concesión que se rige por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, N° 7762.

Ahora bien, como es probable que la nueva concesión de Caldera se licite durante la próxima Administración, es mi responsabilidad como viceministro saliente, recomendar en concreto los dos aspectos que resumo de seguido:

El proceso de preinversión debe cumplir cabalmente con las disposiciones de la Guía Metodológica del MIDEPLAN, así como su consecuente aprobación.

Este modelo de concesión se rige por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y su Reglamento, por lo que deben acatarse sus regulaciones.

### **13. Respuesta a oficios relacionados con la reconstrucción del Rompeolas de Caldera.**

Al inicio de mi gestión se recibieron dos oficios relacionados con la reconstrucción del Rompeolas de Caldera. El primero fue el oficio con consecutivo FSC-0063-2020, suscrito por el señor Randall Chaves Arrieta, Presidente de la Federación de Surf de Costa Rica, quien objetó la reconstrucción del rompeolas argumentando que afectaría las condiciones de las olas, especialmente de la denominada “Ola de Boca Barranca,” considerada una de las más importantes del mundo en el ámbito deportivo, por su gran extensión y atractivo turístico. Por tal razón, requería la evaluación de impacto ambiental de parte de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA).

Sobre el particular, el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo trabajó junto con el Despacho de Infraestructura en la respuesta a la Federación de Surf de Costa Rica, cuyo resultado fue el oficio DVI-2020-0593 del 07 de septiembre de 2020, rubricado por el Viceministro de Infraestructura Ing. Tomás Figueroa Malavassi, quien lidera la Unidad

Asesora que fiscaliza los proyectos del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) a nombre de este Ministerio.

El abordaje del rompeolas se efectúa dentro del marco legal establecido en la Ley N° 5582 del 11 de octubre de 1974, y sus reformas, "Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón" que en el artículo 2, en relación con la ampliación del Puerto de Caldera, señala entre otras cosas:

*"... el Ministerio de Obras Públicas y Transportes está autorizado a ejecutar las obras de infraestructura necesarias para ampliar dicho Puerto, incluidas las obras costeras que se requieran para conservar, mantener o proteger las instalaciones y facilidades del Puerto de Caldera."*

Por otra parte, el proyecto de "Rehabilitación y Reforzamiento del Rompeolas del Puerto de Caldera" fue ejecutado por este Ministerio según lo dispuesto en los Convenios de Préstamo N° 3071/OC-CR y N° 3072/CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica y el Banco interamericano de Desarrollo (BID), para el financiamiento del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT); los cuales fueron ratificados mediante la Ley N° 9283 del 30 de octubre de 2014.

A través de estos Convenios se contrató a la empresa Constructora Pirenaica S.A. (COPISA), para el diseño y la construcción del rompeolas; y para la supervisión, se contrató al Consorcio IMNSA - Royal Haskoning. El proyecto cuenta con el Estudio de Viabilidad Ambiental, con el aval otorgado por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental, según la Resolución N° 603-2005-SETENA del 29 de marzo de 2005 (Expediente administrativo número 819-2004-SETENA). La Regente Ambiental del proyecto es la señora Elizabeth Hernández Quirós, tal como se indica en el oficio SETENA-DT-ASA-1713-2019 del 19 de diciembre de 2019.

De lo dicho se desprende, en consecuencia, que la reconstrucción del rompeolas obedeció a la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad para el atraque de los buques que utilicen el Puerto de Caldera. Es decir, que al mediar un interés público en la reconstrucción del rompeolas, como parte de la política pública del Gobierno, no fue procedente tomar en consideración el interés particular de la Federación.

Por otra parte, el señor Randall Chaves Arrieta acudió a la Defensoría de los Habitantes de la República con el fin de que se tomara en cuenta su situación, por lo que esa entidad a través del oficio N° 10128-2020-DHR (CV) solicitó al Ministro indicar cuál fue la actuación de la Institución en el caso concreto. De ahí que el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo respondiera a la Defensoría con el oficio N° DVTMA-2020-225 de fecha 08 de

septiembre de 2020, en el cual se consignó la actuación conjunta de ambos viceministerios para dar respuesta a la Federación de Surf de Costa Rica.

El segundo fue el oficio con consecutivo N° FRN-MNP-103-2020 suscrito por el Diputado Melvin Núñez Piña, quien requirió toda la información posible sobre la reconstrucción del rompeolas, dinero invertido, estudios técnicos, cómo se adjudicó el proyecto, estudios de impacto ambiental y cualquier dato adicional pertinente.

En respuesta al legislador, este Despacho emitió el oficio con consecutivo DVTMA-2020-232 de fecha 10 de septiembre de 2020. Cada uno de los aspectos se evacuó de forma exhaustiva destacando que el rompeolas de Caldera es pieza fundamental dentro de la infraestructura portuaria. Además, constituye una obra primordial para mantener la seguridad de las embarcaciones durante las operaciones de carga y descarga, así como para el control de la sedimentación en la dársena de maniobras del Puerto y en sus puestos de atraque.

El desarrollo de estos trabajos modernizó esta estructura y devolvió al rompeolas las dimensiones y funcionalidad que tenía en el año 2002, antes de que una parte colapsara producto del fuerte oleaje. También se le señaló que esta rehabilitación permitirá ahorros significativos en el costo de los dragados de mantenimiento, y una mayor estabilidad a las embarcaciones que hagan uso de sus instalaciones y lo más importante, se enfatizó que el rompeolas fue diseñado y construido bajo criterios y normativa actualizada.

#### **14. Redacción final del Proyecto de Ley de Navegación Acuática Expediente legislativo N° 21095.**

El Proyecto de Ley de Navegación Acuática tiene más de 12 años de estar en la corriente legislativa. En consecuencia, se han elaborado y modificado muchas versiones, sin que se logre su discusión en el Plenario Legislativo.

En octubre de 2018 fue retirado de la Comisión de Asuntos Económicos por la diputada Carolina Hidalgo; sin embargo, unas semanas después la diputada Paola Vega, lo presentó ante la Comisión de Seguridad y Narcotráfico, que aprobó enviarlo al Plenario Legislativo.

Este proyecto presentaba una redacción confusa y errática, lo que generaba que en algunos casos resultara inaplicable legalmente. Por este motivo, los Asesores del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, junto los abogados de la División Marítimo Portuaria, procedieron a realizar una revisión total, que implicó, en definitiva, una nueva



redacción en la mayor parte del texto para lograr una mejor comprensión, realizar algunos ajustes de fondo y adaptarlo a las políticas generales que en materia de organización del MOPT había trazado esta Administración.

En abril de 2019, las diputadas Paola Vega y Carolina Hidalgo presentaron el texto sustitutivo propuesto por el MOPT, convirtiéndose así en el nuevo texto base que se llevó, incluso, a las sesiones extraordinarias convocadas por el Poder Ejecutivo.

A partir de ese momento se atendieron y respondieron las mociones que presentaron los diputados Gustavo Viales, Melvin Núñez, José María Villalta, Carlos Ricardo Benavides, Pablo Heriberto Abarca y Floria Segreda.

Es importante mencionar que el texto también se puso en conocimiento de las diferentes asociaciones gremiales que representan al sector pesca, con las que se venía trabajando desde 2016.

En agosto de 2020, la Comisión de Gobernanza Marina, integrada por el MOPT, el MINAE, el Ministerio de la Presidencia, el MAG, el INCOPESCA y el Ministerio de Seguridad, acogió y aprobó el proyecto.

Desde el punto de vista legal el proyecto de Ley de Navegación Acuática representa un hito para el sector marítimo, debido a que la materia se regula de forma dispersa en circulares y decretos que carecen de unidad y sentido.

Por medio de este cuerpo legal se establecen, por primera vez, disposiciones que regulan la navegación en Costa Rica y se establecen sanciones por la violación de normas relacionadas con la seguridad en la navegación y el cuidado del medio ambiente marino. Su aprobación es indispensable para actualizar la normativa nacional en aspectos relacionados con seguridad en la navegación, lucha contra el narcotráfico, conservación del medio marino y control de la pesca ilegal.

El proyecto se encuentra en trámite a la espera de ser incluido en el Orden del Día del Plenario Legislativo.

## **15. Colaboración al INCOP en el proyecto del Patio de Enturnamiento de Caldera.**

El Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico, con énfasis en el Puerto de Caldera, establece como proyecto prioritario el denominado Patio de Enturnamiento, espacio destinado al estacionamiento temporal de los furgones que esperan por su turno

de ingreso a los muelles. Este patio reduciría la aglomeración de furgones graneleros en la radial de acceso a la terminal portuaria, ya que es común que se genere una importante congestión cuando la descarga de graneles en los muelles se torna lenta, por lo que, con frecuencia, estos vehículos y sus conductores se aglutinan, de manera desorganizada e inconveniente, en esta vía de acceso.

De igual forma, en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP, señala la necesidad del Patio de Entornamiento, como uno de los proyectos de mayor relevancia a corto plazo en el Puerto de Caldera.

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP, por medio de los oficios CR-716-2018 del 09 de octubre de 2018 y CR-INCOP-PE-0489-2020 del 12 de junio de 2020, recaló la urgencia de contar con el patio de entornamiento para que los camiones graneleros ejercieran de forma ordenada su actividad, sin tumultos ni retrasos; en especial porque es un objetivo preponderante del Plan Maestro, además de que, consta en el Oficio ORCR-184/2020 del 20 de agosto de 2020, emitido por el Oficial Jefe en Costa Rica del BCIE, Mauricio Chacón Romero, la gestión para obtener una cooperación no reembolsable con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), para la construcción de ese espacio de estacionamiento.

Por otra parte, el Proyecto “Construcción de un Área de Entornamiento para camiones en Puerto Caldera,” está inscrito a nivel de perfil en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), con el código 002687, a nombre del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.

En este orden, el Plan Maestro de Puerto Caldera, señala como debilidades de esta instalación portuaria, la falta de capacidad de almacenamiento de contenedores y la ausencia de un estacionamiento para camiones.

Por su naturaleza, los terrenos necesarios para superar estas deficiencias deben ser extensos y su disponibilidad dentro de la Zona Portuaria Reservada es escasa, en virtud de su topografía y de la disminución en la medida del área de la Zona Portuaria Reservada, que dispuso la Ley N°7915 del 21 de septiembre de 1999. Lo anterior evidencia la necesidad de restringir el uso del suelo en estos terrenos, únicamente para el desarrollo de patios de almacenamiento de contenedores y predios de estacionamiento de furgones.

Con este patio se permitirán estacionar de manera ordenada, 124 furgones de 48 pies. Este patio, además, es vital para la operación de un servicio de ferri entre Caldera y cualquier otro puerto de la región, ya que es necesario proveer a los transportistas de un sitio adecuado de estacionamiento, mientras inician los trámites necesarios para su salida del país y esperan a ser llamados para abordar la embarcación.

Durante mi gestión como viceministro, se coordinó la cooperación interinstitucional entre el MOPT y el INCOP para revisar los diseños y la funcionalidad del patio de entornamiento, labor que estuvo a cargo de la Dirección de Obras de la División Marítimo Portuaria. Esto permitió realizar algunos aportes técnicos para perfeccionar los diseños, ajustar la funcionalidad y agregar valor a este importante espacio de estacionamiento, ajustando su funcionamiento a lo normado en cuanto a especificaciones técnicas internacionales, ampliamente reconocidas.

En este período, se dio formal autorización al INCOP para desarrollar el proyecto, sin duda el que se requiere con mayor urgencia dentro de la instalación portuaria. Además, se gestionó la modificación del derecho de vía del ferrocarril y el desalojo de un astillero que funcionaba con un permiso de uso en precario otorgado hace más de 8 años y que había vencido desde el año 2017. Por otra parte, se establecieron conversaciones con el INCOFER, destinadas al desalojo del taller construido en el llamado “Patio de la Purruja.” Todas estas gestiones, han permitido avanzar en la recuperación de la totalidad de los terrenos necesarios para una plena ejecución de este proyecto.

#### **16. Redacción del Decreto para modificar la longitud del derecho de vía ferroviario del ramal Salinas –Caldera.**

En 1991, se promulgó el Decreto Ejecutivo N°22483-MOPT, Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales, mediante el cual se buscaba establecer el derecho de vía del ramal Salinas-Caldera. Este Decreto, sin embargo, contiene un serio error al indicar la longitud de este ramal, ya que la estableció en 6 km, cuando la distancia real entre la estación de Salinas y el derecho de vía de las rutas nacionales N°23 y N° 27, sitio que marca el inicio de la Zona Portuaria Reservada, es apenas superior a los 2 km.

Desde entonces, esta situación generó un conflicto entre el INCOP y el MOPT con el INCOFER, ya que el INCOFER reclamó y utilizó como suyos los terrenos alrededor de la ferrovía que se encontraba a lo interno de esta área, reservada para las necesidades de desarrollo y expansión de la instalación portuaria, por la Ley N° 5582, Ley de Préstamo para Puerto Caldera con el EXIMBANK de Japón.

Con la redacción de un nuevo decreto para modificar la longitud del derecho de vía ferroviario del ramal Salinas-Caldera, el Puerto dispondría de unos terrenos que el INCOFER, por años, había mantenido como sitio de almacenamiento de vagones en desuso, cuando la instalación portuaria los requiere con suma urgencia, pues el espacio

físico a lo interno de la terminal para almacenamiento de contenedores o estacionamiento de vehículos de carga, desde hace más de 10 años está agotado. Además, estos terrenos conocidos como el “Patio de la Purruja”, formarían parte importante del Patio de entornamiento.

Para justificar técnicamente la reforma del Decreto Ejecutivo N°22483-MOPT se solicitaron informes técnicos y recomendaciones a la División Marítimo Portuaria y a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, los cuales, junto a un criterio legal emitido por la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT, determinaron que limitar el derecho de vía ferroviario a los terrenos fuera de la zona portuaria reservada, no solo era viable desde un punto de vista técnico y legal, sino indispensable para evitar el colapso de la operación portuaria en el corto plazo. El texto se presentó al INCOP y al INCOFER, cuyos presidentes ejecutivos manifestaron su aquiescencia en una reunión convocada por el señor Ministro, por lo cual se procedió a obtener el aval del Departamento de Leyes y Decretos de la Presidencia de la República.

Una vez cumplidos los trámites ante el Departamento de Leyes y Decretos se procedieron a firmarlos y el INCOP se hizo cargo de su publicación. Finalmente, el Decreto Ejecutivo N° 43123-MOPT, *Modificación al Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT, Reforma al Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales*, fue publicado en La Gaceta N° 242, del 16 de diciembre de 2021.

#### **17. Coordinación de las actividades de desalojo del antiguo astillero ubicado en la Zona Portuaria Reservada de Caldera.**

Por medio de la resolución ministerial N°20152789 del 11 de junio de 2015 se le prorrogó por tercera vez a la empresa Sunset Ecoboat Yard S.A. un permiso de uso en precario sobre el inmueble propiedad del Estado, ubicado en la zona portuaria reservada de Puerto Caldera, en Puntarenas, correspondiente a un área aproximada de 23.975 metros cuadrados, destinada a un astillero, cuyo plazo venció el 14 de marzo de 2016.

Por tal razón, a través del Oficio DM-2016-5276 del 16 de noviembre de 2016, el otrora Ministro de Obras Públicas y Transportes, Carlos Villalta Villegas, solicitó al representante legal de Sunset Ecoboat Yard S.A. gestionar un nuevo permiso ya que se le habían otorgado tres prórrogas para su uso.

No obstante, con fundamento en el Oficio DM-2017-2299 del 24 de mayo de 2017 el Ministro rechazó la petición para conceder un nuevo permiso.

Ante el recurso de revocatoria y/o reposición presentado por el señor Carlos Quesada Araya, representante de Sunset Ecoboat Yard S.A. en contra del Oficio DM-2017-2299 del 24 de mayo de 2017, se dictó la resolución ministerial de las 13:35 horas del 29 de octubre de 2018, en la cual se rechazó el recurso y se le concedió un plazo de un mes contado a partir de la notificación correspondiente para efectuar el desalojo, pues, de lo contrario el Departamento de Inspección Vial y Demoliciones procedería conforme sus competencias.

Después de múltiples intervenciones del representante de la empresa ante el Tribunal Contencioso Administrativo (nulidad y medidas cautelares) el desalojo finalmente se materializó el 22 de junio de 2020 por coordinación del Viceministerio con el Departamento de Inspección Vial y Demoliciones, la División Marítimo Portuaria, el INCOP y el Ministerio de Seguridad.

Cabe mencionar que hubo gestiones del Ministerio de Seguridad para apresurar el desalojo ya que parte de este terreno se necesitaba para el Servicio Nacional de Guardacostas.

Se proyecta que una franja del terreno se destine para el Patio de Enturnamiento y la reubicación de la ferrovía portuaria; otra servirá para reubicar una calle que servirá como una entrada alterna al Puerto y que comunicará la actual base de guardacostas, con el estacionamiento del Paseo Turístico de Caldera; mientras que el área restante, por medio de un convenio, ya la está usando el Servicio Nacional de Guardacostas para trasladar y construir las instalaciones de su nueva escuela, así como sus oficinas, dormitorios, comedores y el taller, en conjunto con una porción de terreno que le sería recuperada al mar, como parte de las actividades de dragado para la construcción de los futuros muelles de servicio y de Guardacostas, todo ello según lo indica el Plan Maestro y una propuesta de diseño de sitio elaborada por la Dirección de Obras, de la División Marítimo Portuaria.

Después del desalojo, los procesos judiciales siguieron su curso.

#### **18. Redacción del convenio con el Servicio Nacional de Guardacostas para el uso de los terrenos ocupados por el antiguo astillero de Caldera como parte de la Escuela Nacional de Guardacostas.**

Los terrenos ocupados en la actualidad por el Servicio Nacional de Guardacostas en las proximidades del Puesto 4, fueron destinados en el Plan Maestro para instalar unas baterías de silos y unas bandas transportadores que serán usadas para la descarga de graneles sólidos en el puesto de atraque N° 4.

Por este motivo, tanto la Escuela Nacional de Guardacostas como las oficinas administrativas del SNG y los dormitorios deberán ser reubicados, lo mismo que un área del taller que se localiza en la calle de acceso alterna. El Plan Maestro dispone que la futura base de Guardacostas esté en el extremo noroeste de la zona portuaria, en una porción de terreno que le sería recuperada al mar, luego de los dragados de los muelles de servicio y de guardacostas, a la cual, por sus necesidades de espacio, se le deberá agregar parte del terreno que ocupaba el astillero.

En consecuencia, para que el SNG ocupara los terrenos del caso se suscribió un convenio. Las necesidades de espacio físico se determinaron técnicamente por la Dirección de Obras de la División Marítimo Portuaria, con base en un diseño del sitio que maximizó el aprovechamiento del uso de suelo, tomando en cuenta los terrenos recuperados al INCOFER y a Sunset Ecoboat Yard S.A. Este diseño de sitio se fundamentó en un levantamiento topográfico que, a su vez se incluyó como parte del convenio entre el MOPT y el Servicio Nacional de Guardacostas, órgano desconcentrado del Ministerio de Seguridad Pública. En él se definen los deberes y derechos de las partes, las condiciones para su aprovechamiento y se establecen los plazos de vigencia correspondientes. A esta porción, se le deberá sumar en el momento en que estén disponibles, los terrenos que sean recuperados al mar, producto del dragado de los futuros muelles de servicio y de guardacostas.

El convenio fue redactado de manera conjunta entre los asesores de mi Despacho y funcionarios de la División Marítimo Portuaria. Fue revisado por los Departamentos Legales del MOPT y del Ministerio de Seguridad y ambas unidades técnicas lo aprobaron; por lo que, fue suscrito digitalmente por los Ministros del ramo en febrero 2021.

## **19. Creación del Consejo Portuario Nacional y su reforma.**

Desde inicios del año 2019, por iniciativa y mandato del Ministro, se impulsó la Creación del Consejo Portuario Nacional. La idea fundamental del Ministro fue que la parte marítima y portuaria, en lo que a la competencia del MOPT se refiere, tuviese mayor presencia y apoyo en el Ministerio, como parte de una estrategia general para que el sector marítimo y portuario se robusteciera, en especial por la realidad inmediata de contar con la Terminal de Contenedores de Moín.

Se hizo urgente, entonces, convocar al sector público y privado relacionado con el ámbito marítimo y portuario a fin de que las políticas de orden público se pudieran concretar y las diferentes partes pudiesen ser escuchadas.

Fue así como se pensó retomar la figura del “Consejo Portuario Nacional” que contemplaba la Ley N°36172-MP-MOPT y promulgar un nuevo reglamento.

Para febrero de 2019 ya se contaba con un borrador de reglamento, el cual pasó por el tamiz de la División de Asesoría Jurídica y del departamento de Leyes y Decretos del Ministerio de la Presidencia.

El 23 de agosto de 2020 en la Gaceta N° 211 se publicó el Decreto N° 42454-MP-MOPT denominado “Creación y Reglamento del Consejo Portuario Nacional”.

Con fundamento en el artículo 3, el Consejo estaría formado por los siguientes miembros:

**“Artículo 3º—De los miembros que conforman el Consejo Portuario Nacional.**

*El Consejo Portuario Nacional estará integrado por los siguientes miembros.*

- a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien presidirá el Consejo,*
- b) El Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, quien ejercerá la suplencia en ausencia del Presidente,*
- c) El Director de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes,*
- d) El Viceministro de Comercio Exterior,*
- e) El Presidente Ejecutivo de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA),*
- f) El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP),*
- g) El Presidente de la Refinadora Costarricense de Petróleo S. A. (RECOPE),*
- h) El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER),*
- i) El Secretario Técnico del Consejo Nacional de Concesiones (CNC),*
- j) Un representante de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada (UCCAEP),*
- k) Un representante de la Cámara Nacional de Armadores y Agentes Vapores (NAVE).”*

Ahora bien, dado que el MOPT disponía de un Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, el Decreto reformó la estructura organizacional de la División Marítimo Portuaria con el propósito de que esta División no formara parte del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial, sino de un nuevo Viceministerio especializado que brindaría apoyo político, técnico y administrativo a esa División.

Una vez publicado el Decreto, en cuanto al inciso k) del artículo precedente, la denominada Cámara Nacional de Armadores y Agentes Vapores (NAVE) cambió de razón social y se registró en el Registro Público Nacional como Asociación Cámara Costarricense de Navieros NAVE, cédula jurídica 3-002-056939.

Aunado a lo anterior, por medio del Oficio con consecutivo CADEXCO-PE-031-2021 del 22 de marzo de 2021, la Presidenta de la Cámara de Exportadores de Costa Rica, CADEXCO, Señora Laura Bonilla Coto, me solicitó ser parte del Consejo Portuario Nacional, tomando en consideración su participación dentro de la cadena logística en del sector de exportadores de Costa Rica, que aglutina a más de 300 empresas de distinta naturaleza.

Una vez que puse en conocimiento del Ministro estas circunstancias, mediante el Oficio DM-2021-2287 del 26 de marzo de 2021, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata, consideró oportuno reformar el artículo 3 del Decreto N° 42454-MP-MOPT para que se incorporara a CADEXCO como miembro del Consejo Portuario Nacional y se corrigiera el nombre de NAVE tal y como consta en el Registro Nacional su razón social.

En el Despacho se elaboró la reforma, se trasladó a la División Marítimo Portuaria para análisis, y, una vez que se obtuvo su aprobación, se remitió a la Dirección de Asesoría Jurídica. Posteriormente, el Ministro lo remitió al Departamento de Leyes y Decretos para el estudio correspondiente luego al Despacho de la Ministra de la Presidencia y finalmente al Despacho del Presidente de la República.

El Decreto Ejecutivo N° 43253-MP-MOPT, fue publicado en La Gaceta N° 70, del 19 de abril de 2022. El 26 de abril de 2022 se recibió la carta de aceptación y la copia del acuerdo de la Junta Directiva de CADEXCO que nombró a la Señora Laura Bonilla Coto como representante de CADEXCO.

A partir de la publicación del Decreto N° 42454-MP-MOPT denominado "*Creación y Reglamento del Consejo Portuario Nacional*", al 02 de mayo de 2022, se desarrollaron 39 sesiones de manera regular, en las cuales se han tratado los más diversos temas concernientes a la actividad portuaria nacional.

Entre los temas más importantes vistos en este órgano colegiado se encuentran:

- Transformación de JAPDEVA.
- Control de la navegación del Canal de acceso de Moín (Port Control).
- Decreto de control del canal de Acceso del Complejo Portuario de Moín.



- Plan de contingencia de la Terminal de Contenedores de Moín
- Hundimiento del Remolcador José María en el Canal de Acceso de Moín.
- Proceso de salvataje de los restos del Remolcador *José María* del Canal de Acceso de Moín
- Plan Maestro del Complejo Portuario Limón-Moín y de la Vertiente Caribe.
- Proyecto Terminal Turística de Limón
- Proyecto de Marina Turística en Limón
- Proyecto del Patio de apoyo logístico para el Complejo Portuario Limón-Moín.
- Proyecto de Terminal Granelera en Moín
- Mantenimiento de la Ruta Nacional 257, Radial de Acceso a Puerto Moín, bacheo y luminarias
- Tarifas portuarias de la Terminal de Contenedores de Moín.
- Influencia del Proyecto de la Ruta 32 en el ingreso a la Terminal de Contenedores de Moín
- Influencia del Proyecto de la Ruta 32 en el ingreso a la Terminal Turística de Limón y de la Marina de Limón
- Filas de vehículos pesados por ingreso inusualmente lento de vehículos pesados en la TCM.
- Muelle de pescadores de Limón.
- Aplicación del protocolo de cruceros en el Puerto de Moín.
- Análisis del protocolo de intercambio de tripulaciones con motivo de la pandemia del COVID-19.
- Análisis del Protocolo de recibimiento de cruceros con motivo de la pandemia del COVID-19.
- Seguimiento a los avances de las negociaciones bilaterales para implementar el servicio de ferri de carga entre El Salvador y Costa Rica.
- Seguimiento de las acciones para recibir embarcaciones tipo ferri entre El Salvador y Costa Rica en Caldera y en Golfito.
- Conocimiento del Proyecto del Patio Logístico de Caldera, INCOP.
- Conocimiento del proyecto de diseño y construcción del Patio de Entornamiento del Puerto de Caldera.
- Conocimiento del Proyecto Terminal Pacífico para GLP e hidrocarburos frente a Puerto Caldera, RECOPE.
- Conocimiento del Proyecto de instalación de un sistema de inspección no intrusiva (escáneres) en Caldera, Dirección General de Aduanas.
- Seguimiento al proceso de presentación del Plan Maestro de Desarrollo Portuario de la Vertiente del Pacífico con Énfasis en Caldera.
- Formación de un grupo de trabajo de alto nivel para analizar la problemática de saturación del Puerto de Caldera y las posibles soluciones a corto plazo.

- Efecto de los ataques cibernéticos ocurridos en abril de 2022 a los sistemas informáticos del Ministerio de Hacienda y su efecto en las operaciones portuarias de Caldera y Moín. Medidas de contingencia necesarias para contrarrestar los efectos de estos ataques.
- Seguimiento al reemplazo por parte del ICE o del CONAVI de las lámparas dañadas o quemadas en la Radial de Acceso a la Terminal de Contenedores de Moín, Ruta Nacional N° 257.

## **20. Iniciativa del ferri binacional entre El Salvador y Costa Rica.**

Desde que el señor Carlos Alvarado Quesada asumió la presidencia de la República en el año 2018, la implementación de un servicio de ferri entre El Salvador y Costa Rica se convirtió en una de sus prioridades, debido a la necesidad de mantener activo el comercio interregional ante las frecuentes suspensiones en el transporte de mercaderías por carretera, dentro de un contexto social convulso y de fenómenos naturales, que han afectado de manera negativa la región centroamericana.

En un inicio surgieron tres grupos económicos diferentes con disposición a operar la ruta del ferri binacional. Uno de estos grupos de nacionalidad española (Grupo Odiel), desde el año 2013 había mostrado su interés en hacerse cargo del servicio, por lo que se había reunido con funcionarios del INCOP y la Gerencia de los concesionarios de Caldera en varias oportunidades. Sin embargo, esta empresa no logró concretar ni un solo viaje, a pesar de que aquella Administración firmó un compromiso de exclusividad con este proveedor de servicios, como incentivo para su pronta ejecución.

En el 2018, la empresa Marítima Interoceánica CR, fue el segundo grupo involucrado en la idea del ferri. En primer lugar, trajo un buque con el objeto de realizar un viaje de prueba; pero, el intento fracasó al trasladar una parte de su carga desenganchada y otra parte enganchada. Esta práctica se oponía a las disposiciones del Decreto Ejecutivo 25270–H, Reglamento a la Ley General de Aduanas, que prohibía el traslado marítimo de carga desenganchada proveniente de cualquier país de la región centroamericana. En segundo lugar, también enfrentó dificultades para convencer a las empresas productoras nacionales y a las de logística de carga de realizar el viaje de prueba entre ambos países, por lo que desistieron de la idea.

No obstante, casi simultáneamente, también en el 2018, surgió el tercer grupo conformado por la empresa nacional DESACARGA, que propició conversaciones con diferentes instituciones de gobierno, entre ellas el MOPT, el INCOP, COMEX y el Ministerio de

Hacienda, para lo cual solicitó a las diferentes instituciones una serie de aspectos relacionados con tecnología e infraestructura que requerían una inversión del Gobierno difícil de realizar.

Finalmente, a inicios del 2020, DESACARGA manifestó que necesitaba que el INCOP adelantara la construcción del Patio de Enturnamiento para proseguir con el proyecto, ya que era la única forma en que el ferri fuera viable desde un punto de vista técnico, por lo que entraría en un compás de espera hasta que el Patio fuera una realidad.

En el Consejo de Facilitación de Comercio, CONAFAC, se analizó la barrera normativa de índole reglamentaria que impedía incorporar el manejo de carga desenganchada en la operación logística del ferri. La administración aduanera colaboró de manera activa para generar las reformas respectivas. Esto permitió que el 12 de junio del año 2020 se publicara en el Diario Oficial La Gaceta el Decreto Ejecutivo N°42385-H, el cual reformó el Reglamento de la Ley General de Aduanas, para modificar los artículos 543, 544 y 545, referentes a la modalidad de transporte multimodal internacional de mercancías; habilitando con ello el manejo de carga enganchada y desenganchada en la operación de ferri. En 2020, a instancias del Despacho del Presidente de la República, también se emitió un Decreto de Interés Público para la iniciativa de transporte marítimo de corta distancia entre El Salvador y Costa Rica y un Memorando de entendimiento entre los Ministros de Obras Públicas y Transportes de ambos países, para la implementación de este servicio.

A inicios del año 2020, la empresa Naviera del Odiel, contactó, nuevamente, por medio de correo electrónico a las autoridades de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador (CEPA), transmitiendo su interés por operar esta ruta, por lo que se ha mantenido en conversaciones continuas con el gobierno del Salvador. De igual forma, se comunicó con las autoridades del INCOP para reactivar su idea en cuanto al ferri.

Es importante acotar que, a nivel de instituciones públicas, tanto en El Salvador como en Costa Rica se han conformado grupos de trabajo. En el caso particular de nuestro país la coordinación la asumí como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo en representación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la participación activa del Despacho de la Presidencia, del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), del Servicio Fitosanitario del Estado (SEFITO), del Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), de la Dirección General de Aduanas, de la Dirección General de Migración y Extranjería y de los concesionarios.

El objetivo de estos grupos de trabajo es coordinar la forma en que actuarán, llegado el momento, las diferentes instituciones públicas que se integrarán a los trámites propios de un puerto según sus competencias, para que el flujo de vehículos y mercaderías sea

expedito, revisando, por tanto, las necesidades en cuanto a infraestructura física, equipos informáticos, servicios básicos de agua, electricidad y conectividad a internet que serían necesarias para la óptima prestación de los servicios portuarios. La razón de esta revisión obedece a que el contrato de concesión de servicio público que opera para los puestos 1, 2 y 3 podría no incluir estos requerimientos de la forma en que lo demanda la operación de un servicio de ferri y, en consecuencia, debería proveerlos el operador de este transporte multimodal hasta que se tenga una nueva concesión de obra pública con servicios públicos en Caldera, debido a que el Estado no cuenta con los recursos económicos y administrativos para solventar las eventuales falencias.

En la última reunión el concesionario solicitó que se incorporara al grupo de trabajo de Costa Rica, un representante de la Policía de Control de Drogas, por el impacto que podrían ocasionar los operativos policiales en el devenir del puerto. Además, de manera consensuada, se determinó que era indispensable contar con la participación del operador del servicio de ferri a fin de ultimar detalles para un simulacro de carga y descarga de camiones, previo al inicio de operaciones.

Ahora bien, valga aclarar que los grupos de trabajo se han reunido de manera individual en cada uno de sus países, pero, también, de forma virtual, en una Comisión Binacional, para intercambiar información y realizar preparativos con ocasión del lanzamiento de esta nueva modalidad de transporte.

En esta línea, se cuenta con la cooperación un grupo de especialistas del Banco Mundial que se han encargado de recopilar y procesar datos del intercambio comercial entre los países del denominado triángulo norte (Guatemala, El Salvador y Honduras), con Costa Rica y Panamá, en aras de dimensionar, con base en sus registros aduaneros, el mercado potencial que podría tener la operación comercial del ferri y los tiempos reales de traslado de mercaderías por vía terrestre entre estos países, además de colaborar con la elaboración de instrumentos de promoción de esta ruta con la finalidad de atraer potenciales operadores de un servicio de ferri.

La realidad de los hechos nos demuestra que el inicio de una operación de un ferri, podrá darse desde el momento en que una empresa con la suficiente experticia y capital de trabajo para poder sobrellevar las necesidades de inversión de este proyecto asuma seriamente la operación de esta iniciativa.

Con la visita del Presidente de la República Señor Carlos Alvarado Quesada a México en septiembre de 2021, se tomaron acuerdos para apoyar al Proyecto Mesoamérica y la SIECA, en la promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia a nivel mesoamericano como modo de transporte y se integraron al grupo de trabajo binacional las representaciones diplomáticas de Costa Rica, en El Salvador y en México. De esta forma, se realizaron importantes contactos con grupos navieros de Chile y de México con la

finalidad de abrir el mercado y realizar una labor de prospección entre las principales navieras que operan en Latinoamérica para operar un servicio de ferri y de paso explorar las opciones de TMCD para carga, general o contenerizada, ya sea por el Pacífico o por el Caribe. En esta línea, se contactaron representantes del Grupo AGUNSA de Chile, y los grupos mexicanos NAVEMAR, GRIVER y BAJAFERRIS.

### **20.1. Redacción y seguimiento del Decreto que declara de Interés Público el servicio de Transporte Marítimo de Corta Distancia entre El Salvador y Costa Rica.**

El 25 de febrero de 2020 el Despacho del Presidente de la República envió al Ministro de Obras Públicas y Transportes un borrador para declarar de interés público el proyecto de transporte intermodal entre el Puerto de La Unión en El Salvador y el Puerto de Caldera en Costa Rica.

Una vez que el Ministro puso en conocimiento de mi Despacho este borrador, procedí de inmediato a remitirlo a la División Marítimo Portuaria para su debida revisión. Debido a que su redacción no era satisfactoria desde el punto de vista técnico y legal, los asesores de mi Despacho junto con algunos abogados de la División Marítimo Portuaria replantearon el contenido del borrador del Decreto y lo sometieron al análisis de la Dirección de Asesoría Jurídica, comunicando, simultáneamente, las acciones tomadas al Despacho del Presidente. Tras obtener el aval de la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT, el Ministro envió el texto para estudio al Departamento de Leyes y Decretos en el mes de mayo de 2020.

El 31 de agosto se suscribió la declaratoria y el 09 de septiembre de 2020 se publicó en La Gaceta N° 266, el Decreto Ejecutivo 42366-MOPT denominado *Declaratoria de Interés Público de la Iniciativa de Transporte Marítimo de Corta Distancia entre los Estados de El Salvador y Costa Rica*.

Los argumentos de fondo que respaldan la declaratoria radican no solo en un interés general de ambos estados en fomentar el transporte marítimo de corta distancia, sino en una serie de normas y leyes que conforman un marco jurídico sólido para el desarrollo futuro de esta iniciativa.

### **20.2. Redacción del Memorando de Entendimiento entre los Ministros de Obras Públicas y Transportes de El Salvador y de Costa Rica para implementar la iniciativa del transporte marítimo de corta distancia.**

Por medio del Oficio con consecutivo DM-DCI-0948-2020 del 27 de mayo de 2020, el Ministro de Relaciones Exteriores, señor Rodolfo Solano Quirós, comunicó al Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Rodolfo Méndez Mata, la intención del gobierno de El Salvador de suscribir un convenio de cooperación para la operación del ferry entre Costa Rica y El Salvador, por lo que proporcionaron el borrador del convenio para el análisis de las autoridades costarricenses.

Tras conocer del asunto, el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo trasladó el borrador del convenio a la División Marítimo Portuaria y a la Dirección de Asesoría Jurídica con el propósito de que se obtuviera el criterio técnico y legal correspondiente.

De ahí que, el Ministro de la cartera de Obras Públicas, respondiera el Oficio DM-DCI-0948-2020 del 27 de mayo de 2020 a través del Oficio DM-2020-2822 del 24 de julio de 2020, advirtiendo que en lugar de un convenio lo procedente era suscribir un memorando de entendimiento entre ambas naciones.

Los Asesores del Viceministerio de Transporte Marítima y Aéreo redactaron un borrador de Memorando y se sometió a revisión de la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT y de la División Marítimo Portuaria.

El Ministerio de Relaciones Exteriores revisó y emitió la versión definitiva y fue suscrito, finalmente, el martes 01 de setiembre de 2020 por el señor Edgar Romero Rodríguez Herrera (El Salvador) y el señor Rodolfo Méndez Mata (Costa Rica), ambos Ministros de Obras Públicas y Transportes.

El objetivo del Memorando de Entendimiento es brindar la cooperación entre las Partes para el desarrollo de la iniciativa del Transporte Marítimo de Corta Distancia, a través de la coordinación mutua para la definición de las actividades que se implementarán en la puesta en marcha de dicha modalidad de transporte.

### **20.3. Comisión binacional para la implementación de la iniciativa del Ferri entre El Salvador y Costa Rica.**

El servicio de ferri entre Costa Rica y El Salvador es, en definitiva, una iniciativa en la que ambos países han mostrado un interés común. Han actuado, de manera individual, en coordinación con las instituciones de cada país, y, de manera conjunta, por medio de representantes.

Es así como se creó un comité binacional, el cual fue coordinado en El Salvador por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, CEPA, y en Costa Rica por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes con el apoyo del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP. La coordinación conjunta fue muy importante ya que ambos países

tienen estructuras, organizaciones y regulaciones muy distintas, y condiciones operativas disímiles en sus puertos.

El 05 de febrero de 2021, una delegación de El Salvador, encabezada por su vicescanciller, Patricia Leonor Camandari Zanotti, y conformada por representantes de CEPA y diplomáticos de ambos países, visitó Costa Rica con el propósito de lograr acuerdos de trascendencia en cuanto al ferri, las tarifas a cobrar y el plan de contingencias.

Como contraparte costarricense, acudí como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, junto con autoridades del INCOP y Casa Presidencial.

En marzo de 2021 el Presidente Ejecutivo del INCOP, señor Juan Ramón Rivera, y un Asesor de ese instituto, devolvieron cordialmente la visita a los salvadoreños acudiendo a su país para analizar las posibilidades del inicio de la operación, realizar una revisión tarifaria y valorar la conveniencia de contactar a la Naviera del Odiel para determinar el grado de compromiso que esta empresa estaría dispuesta a asumir en la eventual operación del ferri.

Las reuniones bilaterales han continuado con el afán de propiciar las mejores condiciones en caso de que una empresa desee operar el ferri.

#### **20.4. Colaboración del Banco Mundial con la Comisión Binacional.**

A inicios del 2020, el Gobierno de El Salvador le solicitó al Banco Mundial una cooperación técnica no reembolsable, con el objeto de que un grupo de expertos brindara asesoría para perfeccionar la operación portuaria que se estaría llevando a cabo en el Puerto de la Unión, con ocasión de la implementación de un servicio de ferri binacional.

Como parte de esta colaboración, las autoridades salvadoreñas elaboraron una guía de procedimientos y un plan de contingencias, al tiempo solicitaron emular su actuación en el ámbito costarricense.

Después de conversar con el Ministro, mediante el oficio con consecutivo DM-2020-4004, el 20 de octubre de 2020, el Jerarca solicitó formalmente al Banco Mundial, su intervención para que el gobierno de Costa Rica pudiera elaborar una guía de procedimientos y la diagramación de las operaciones portuarias en Caldera. De este modo sería posible tener una guía binacional para los potenciales operadores del ferri e intentar atraer empresas con experiencia en este tipo de operaciones. El 28 de octubre el Banco Mundial aceptó aportar sus conocimientos en la elaboración de la guía, la cual se concluyó en febrero de 2021.

En las reuniones binacionales, también se ideó un boletín informativo o brochure que facilitaría los mecanismos de información y llegaría ágilmente a los sectores que de alguna manera estuvieran interesados en el ferri. Su primer borrador se concluyó en abril de 2021 con el aporte de datos institucionales que permiten el contacto expedito, ilustraciones y ventajas reales comparativas que justifican favorablemente la operación del ferri.

El Banco Mundial contribuyó, de igual forma, en la realización de un estudio que permitió dimensionar el mercado de trasladado de mercaderías e insumos, desde y hacia el norte de la región centroamericana. De este modo, se pudo obtener una perspectiva realista sobre la viabilidad de un servicio de ferri, tanto en lo que a metas concierne como respecto de la participación de mercado en el transporte internacional de mercaderías del potencial operador para brindar el servicio de forma rentable y permanente.

Se contactó a las autoridades aduaneras de El Salvador y de Costa Rica, con la finalidad de obtener información sobre el número de ingresos y salidas de vehículos de carga, tanto por la frontera norte, en Peñas Blancas, como por la frontera sur, en Paso Canoas, y de la misma manera contabilizar los ingresos por El Amatillo en El Salvador. Con el propósito de completar el resultado del estudio, se recurrió a los datos que las organizaciones y grupos de transportistas pudieran brindar. En el caso de Costa Rica, por medio del Ministerio de Comercio Exterior se contactó a la Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC).

El 24 de agosto de 2021 se programó una reunión virtual técnica binacional para continuar con los siguientes temas:

a. **Presentación y discusión de la versión final del estudio de mercado elaborado por el Sr. Michelle Audige.**

Del estudio se desprende que, si se traslada por ferri el 20% de la mercadería que actualmente se moviliza por tierra entre Costa Rica y El Salvador, en circunstancias normales, ese 20% equivale a dos viajes semanales de una embarcación con capacidad de 80 a 100 furgones, a ocupación plena.

En el supuesto de que una embarcación funcionara como ferri y el negocio fuera rentable, la operación podría incrementarse sumando al buque existente, hasta dos unidades más, en el entendido de que las tarifas establecidas signifiquen precios competitivos para los usuarios.

Así las cosas, en el caso de que hubiese más unidades operando, se recomienda en el estudio, que sea un mismo grupo empresarial el que preste el servicio, en cuyo



caso, según el experto, lo ideal es que se concesione conjuntamente por ambos países.

Por otra parte, en cuanto a tarifas se refiere, se estimó que el costo del traslado por tierra de un furgón desde Costa Rica hasta El Salvador, oscila entre USD 1300 y 1500. Esto quiere decir, que para que el ferri sea competitivo, el costo del traslado por unidad de 48 pies podría establecerse en un rango máximo de USD 900 a 1200.

Con estos datos es evidente que las navieras que podrían estar interesadas en el ferry ya tienen los insumos necesarios para realizar sus cálculos y determinar la rentabilidad.

**b. Revisión de los avances en las negociaciones con las empresas interesadas en operar el servicio de ferri.**

Dado el interés del Presidente de la República de Costa Rica en la operación del ferri, él mismo contactó a los representantes de la empresa Naviera del Odiel con el propósito de determinar su grado de interés en este medio de transporte; sin embargo, la respuesta no fue favorable, por lo que, este grupo comercial se descarta por el momento como un eventual participante en esta iniciativa.

De igual forma se descarta por el momento la participación de la empresa Desacarga, ya que siempre ha insistido en que el Estado debe construir infraestructura adicional, rampas y un patio cercado con mallas perimetrales para su uso exclusivo.

Para el Estado es imposible cumplir con estos requerimientos por la falta de recursos amén de que existen otras necesidades urgentes en cuanto a espacio se refiere para almacenar contenedores y estacionar los camiones graneleros.

Ante la incertidumbre que han causado las empresas que en su momento se manifestaron como interesadas, el señor Michelle Audridge externó su intención de brindar los contactos de empresas que prestan servicios similares en Europa.

Además de la guía Binacional y del Brochure se propone realizar una convocatoria abierta mediante la cual se pueda realizar un registro de posibles oferentes interesados en proveer el servicio de ferri.

### **c. Próximas acciones promocionales, contactos con grupos navieros.**

Tal y como lo hemos expuesto en los párrafos precedentes, la idea de crear un brochure promocional es dar a conocer la existencia de una ruta comercial para el traslado de bienes y mercaderías entre El Salvador y Costa Rica.

Ahora bien, al constituir un documento con atractivo visual por las imágenes que contiene, su objetivo inicial es atraer e impactar al lector para que reciba con sumo agrado la información sobre el ferri.

En su versión en línea, una vez que se logre la atención del usuario, se desplegará un enlace que conduce a un sitio web que muestra otros documentos con más detalles; citamos, verbigracia, la posibilidad de descargar la guía binacional del Ferri, la cual informa sobre aspectos técnicos y requisitos binacionales. También es factible que, como resultado de la lectura general, y dado el interés que potencialmente pudiera tener el lector en ofrecer sus servicios, se acceda a otro documento por medio del cual se puede registrar el nombre y datos de importancia para que el interesado figure como proveedor.

La otra técnica publicitaria es la de colocar anuncios en revistas o sedes de las distintas cámaras de navieros de Latinoamérica y Europa, y de organizaciones no gubernamentales como la OMI, la COCATRAM u otras similares. Adicionalmente se puede recurrir también a la versión electrónica de los anuncios, que se enlazarían, de igual manera, con el brochure y la guía binacional.

Finalmente, se comentó la opción de contactar directamente a algunos grupos navieros, para lo cual, los gobiernos salvadoreño y costarricense han unido esfuerzos para tratar de contar con el apoyo de la Cámara de Navieros de México; por lo que, lógicamente, el respaldo de los representantes diplomáticos costarricenses y de los representantes gubernamentales mexicanos ha sido fundamental para lograr ese acercamiento. En esta línea, se contactaron representantes del Grupo AGUNSA de Chile, y los grupos mexicanos NAVEMAR, GRIVER y BAJAFERRIS, los cuales a la fecha no brindado una respuesta una respuesta concreta, por lo que se les solicitó una carta de compromiso, para continuar las conversaciones.

## **21. Intervención del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo como consecuencia de las implicaciones legales del Decreto Ejecutivo N°42404- MINAE que corrige los linderos de la Zona Protectora Tivives.**

El 30 de junio del 2020 se publicó en el Alcance N° 161 a La Gaceta N° 157 el Decreto Ejecutivo N° 42404-MINAE, por medio del cual se reducen ciertas áreas de la Zona Protectora Tivives y se ordena al MOPT reunir fincas que se encuentran a su nombre como propiedad del Estado, así como gestionar ante la Notaría del Estado la inscripción de otras más a nombre del INCOP.

Una vez que los asesores del Despacho analizaron el contenido del Decreto, concluyeron que poseía serias deficiencias y vicios, por lo que, por medio del Oficio DVTMA-2020-223 del 07 de septiembre de 2020 formulamos la consulta a la Dirección de Asesoría Jurídica planteando, en resumen, los siguientes aspectos:

### *“1. Situación fáctica y legal del Decreto N° 42404-MINAE.*

*La situación que formula el Decreto N° 42404-MINAE es compleja y, para abordarla, debemos comprender los hechos que le anteceden según sus particularidades en tiempo y espacio.*

*La Ley N° 5582, del 05 de marzo de 1974, denominada como Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación, declara en el artículo 2 la zona portuaria reservada para fines de interés público y determina el área que se destina para ello.*

*A pesar de que la zona portuaria reservada era de por sí extensa, se amplió más con la Ley N° 6309 del 04 de enero de 1979.*

*Sin embargo, con la Ley N° 7915 del 21 de septiembre de 1999, de modificaron nuevamente los límites que definen la reserva, vigentes hasta hoy.*

*Acorde con los lineamientos legales, y, en especial porque la Ley N° 5582 así lo dispone, el MOPT fue adquiriendo terrenos, algunos de los cuales están dentro de la zona de reserva portuaria y otros fuera.*

*Ahora bien, por medio del Decreto Ejecutivo N° 17023-MAG, publicado en la Gaceta N° 101 del 02 de junio de 1986, se creó la Zona Protectora Tivives. Al delimitar la zona protectora, una parte coincide con la que por Ley se había destinado como reserva portuaria de Caldera.*

*El asunto resulta sumamente relevante porque por medio del Decreto N° 42404-MINAE se pretende corregir linderos y reducir varias áreas para que formen parte del*

*patrimonio estatal a nombre del INCOP, cuando, como quedó claro, fue el MOPT la entidad de gobierno que las expropió para ampliar el puerto una vez que se promulgó la Ley N° 5582.*

*Acá debemos tomar en cuenta que con la Ley N° 5582 y sus reformas se definió un área específica para el desarrollo del Puerto de Caldera, a la vez que se autorizaba al MOPT, a ejecutar las obras de infraestructura necesarias para ampliar el Puerto, incluidas las obras costeras que se requirieran para conservar, mantener o proteger las instalaciones y facilidades del puerto de Caldera. Es decir, se le da la competencia al MOPT para efectuar los trámites previos, incluidos los legales, para la construcción de las obras, verbigracia las expropiaciones y, en definitiva, reitera lo que establece el artículo 2, inciso c) de la Ley N° 3155 y sus reformas, que crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y establece sus objetivos en razón de considerarse como Autoridad Portuaria Nacional.*

*Precisamente, por las potestades otorgadas por Ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha adquirido terrenos privados con el propósito único de tener los predios que posibiliten la expansión del puerto. Sin embargo, sin consultar al MOPT, el Transitorio I del Decreto N° 42404-MINAE, pretende la reunión de seis fincas que el MOPT expropió para cumplir con sus facultades y prerrogativas, para luego, traspasarlas al INCOP.*

*En cuanto al Transitorio II, plantea la misma circunstancia, ordenando gestionar ante la Notaría del Estado, la inscripción de dos propiedades compradas por el MOPT, para que se traspasen al INCOP.*

*No queda más que destacar que estos Transitorios, no obedecen a la naturaleza de un transitorio típico de una Ley o Decreto, ya que no se trata de una adecuación de una realidad normativa para adaptarse a otra nueva realidad, conforme nuevas disposiciones, sino de ACTOS PREPARATORIOS para concretar un negocio jurídico de traspaso de bienes entre instituciones del Estado.*

*Por otra parte, resulta inconcebible que se pretenda reducir por Decreto una zona protectora que se afectó por una Ley de índole ambiental y que, con el objetivo de realizar el traspaso de tierras a favor del INCOP se reduzca por Decreto y no por Ley como corresponde y se analizará de seguido.*

*De ahí que se sostenga que la situación de fondo que plantea el Decreto N° 42404-MINAE, requiere una revisión legal, ya que estamos ante una zona que inicialmente fue catalogada como zona de reserva portuaria, según la Ley N° 5582 y sus reformas, cuyos predios son propiedad del MOPT, a la que, coloquialmente hablando, le cae una afectación ambiental dada por el Decreto Ejecutivo N° 17023-MAG, que es luego desafectada parcialmente por otro Decreto, el N° 42404-MINAE, con la intención de*

que el MOPT realice un traspaso inmediato (negocio jurídico) al INCOP de los predios que le pertenecen.

En resumen, los hechos y el panorama legal expuesto, se traducen en una situación de fondo que, a todas luces, es contraria a Derecho, lo que nos da pie para referirnos a otros aspectos secundarios, pero no menos trascendentes, como veremos en los apartados 3 y 4.

2. El Decreto N° 42404-MINAE, no es el instrumento legal por medio del cual se puede reducir la Zona Protectora Tivíves.

Siguiendo con la situación legal de fondo señalada en el apartado anterior, procedemos a explicarla con detenimiento.

El término de "zona protectora" se encuentra en una relación de género-especie en cuanto a las áreas silvestres se refiere. Así, el artículo 32 de la Ley Orgánica del Ambiente, No. 7554 del 04 de octubre de 1995, dentro del Capítulo VII de las "Áreas Silvestres Protegidas" estipula que:

"Artículo 32. - Clasificación de las áreas silvestres protegidas

El Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio del Ambiente y Energía, podrá establecer áreas silvestres protegidas, en cualquiera de las categorías de manejo que se establezcan y en las que se señalan a continuación:

- Reservas Forestales
- Zonas Protectoras
- Parques Nacionales
- Reservas biológicas
- Refugios nacionales de vida silvestre
- Humedales
- Monumentos naturales.

Estas categorías de manejo y las que se creen en el futuro, serán administradas por el Ministerio del Ambiente y Energía, salvo las establecidas en el artículo 33 de esta ley. Las municipalidades deben colaborar en la preservación de estas áreas"

De conformidad con lo anterior, debe entenderse que las zonas protectoras constituyen la especie, del género, áreas silvestres protegidas, cuya administración corresponde al Ministerio del Ambiente y Energía.

Recordemos que las áreas silvestres protegidas, según el artículo 58 de la Ley de Biodiversidad, No. 7788 de 30 de abril de 1998, son zonas geográficas delimitadas, constituidas por terrenos, humedales y porciones de mar, que han sido declaradas

*como tales por el significado especial que representan sus ecosistemas, la existencia de especies amenazadas, la repercusión en la reproducción y otras necesidades, así como por su bagaje histórico y cultural. Están dedicadas a la conservación y protección de la biodiversidad, el suelo, el recurso hídrico, los recursos culturales y los servicios de los ecosistemas en general.*

*Para su existencia jurídica, según el artículo 36 de la Ley Orgánica del Ambiente, deben cumplirse una serie de requisitos, como lo son:*

- “a) estudios preliminares fisicogeográficos, de diversidad biológica y socioeconómicos, que las justifiquen;*
- b) definición de objetivos y ubicación del área;*
- c) estudio de factibilidad técnica y tenencia de la tierra;*
- d) financiamiento mínimo para adquirir el área, protegerla y manejarla;*
- e) confección de planos y*
- f) emisión de la ley o decreto respectivo”. (el subrayado no corresponde al texto original)*

*Es decir, para afectar zonas al patrimonio natural del Estado es necesario que se haga por ley o por decreto. Sin embargo, una vez hecha la afectación, la reducción de la zona declarada como tal sólo es posible efectuarla por Ley; en otras palabras, no opera el paralelismo de las formas, principio jurídico mediante el cual "las cosas se deshacen de la misma forma en que se hacen", ya que, en el caso de las zonas afectas al patrimonio natural del estado se pueden crear por decreto o ley, pero sólo se desafectan por ley. Veamos:*

*“Artículo 38.- Reducción de las áreas silvestres protegidas.*

*La superficie de las áreas silvestres protegidas, patrimonio natural del Estado, cualquiera sea su categoría de manejo, sólo podrá reducirse por Ley de la República, después de realizar los estudios técnicos que justifiquen esta medida.”*

*El común denominador para afectar y desafectar una zona protectora, serán los estudios técnicos y en este aspecto la jurisprudencia ha sido muy clara al referirse a los artículos 36 y 38 de la Ley Orgánica del Ambiente, por lo que transcribimos parte de los pronunciamientos de la Procuraduría General de la República y de la Sala Constitucional.*

*“Ambas normas establecen el cumplimiento de requisitos obligatorios tanto para la creación como para la reducción de las áreas silvestres protegidas, dentro de las cuales se comprenden las denominadas "zonas protectoras". Se trata de la existencia de "estudios preliminares fisiogeográficos, de diversidad biológica y socioeconómicos, que la justifiquen", en el caso del establecimiento, y de "estudios técnicos que justifiquen", en el caso que la medida pretendida sea una reducción de la superficie bajo el referido régimen. Ambas disposiciones son vinculantes, inclusive para la Asamblea Legislativa, cotitular, junto con el Poder Ejecutivo, de la competencia para crear áreas silvestres protegidas, y detentadora exclusiva de la potestad de reducir su superficie. De conformidad con las disposiciones transcritas, y tomando en consideración el caso concreto que se somete a pronunciamiento, la Asamblea Legislativa no puede aprobar válidamente la reducción de la superficie de una zona protectora, sin contar antes con estudio técnico que justifique su decisión. Dicha actuación deviene contraria a la Constitución Política por violación del principio de razonabilidad constitucional en relación con los artículos 121, inciso 1), y 129 de la Carta Política. (...)”*

Los argumentos de fondo que se explicaron, fueron retomados por la Dirección de Asesoría Jurídica en el Oficio DAJ-2020-5779 del 09 de octubre de 2020 y por el Ministro, señor Rodolfo Méndez Mata, en el Oficio DM-2020-4844 en el cual se le recomendó al señor Juan Ramón Rivera, Presidente Ejecutivo del INCOP, lo siguiente:

*“-Iniciar las gestiones ante las instancias pertinentes a efectos de derogar el Decreto Ejecutivo N° 42404-MINAE publicado en el Alcance N° 161 a la Gaceta N° 157 del 30 de junio del 2020.*

*-En coordinación con la División Marítimo Portuaria y el Proceso de Gestión Ambiental y Social el Ministerio, someter a la revisión y eventual aval (en caso que sea necesario) del sistema de Áreas de Conservación (SINAC), el informe técnico que respalda la desafectación de dichas áreas.”*

A la fecha no conocemos acción alguna efectuada por el señor Juan Ramón Rivera en cuanto a esta recomendación del Ministro de Obras Públicas y Transportes. Sin embargo, el SINAC ya corrigió los linderos de la zona Protectora Tivives, y, en el SINALEVI, ya se incorporaron las modificaciones del Decreto Ejecutivo 42404-MINAE.

Por consiguiente, con base en los criterios de los técnicos consultados y, de nuestros asesores, lo conveniente sería analizar la posibilidad de reformar y corregir las inconsistencias legales por medio de una Ley, respaldada por los estudios técnicos

pertinentes para corregir los linderos y desafectar el área protegida y que, a su vez, derogue el Decreto Ejecutivo 42404-MINAE.

También se podría aprovechar el contexto para incorporar todas aquellas áreas que el MOPT adquirió con posterioridad a la publicación de la Ley N° 5582 y forman parte de la zona portuaria reservada de Caldera. De igual forma, resulta de suma importancia incorporar también como parte de la zona portuaria reservada las áreas marítimas que prestan servicios a las instalaciones portuarias (rada del puerto, zonas de fondeo, zonas de cuarentena, canal de acceso, etc.) y dejar reservados los espacios marítimos donde puedan llevarse a cabo futuras ampliaciones, previstas técnicamente, a mediano y largo plazo.

También es menester valorar la posibilidad de incluir en esta ley, algunas áreas adicionales necesarias para solucionar definitivamente el problema del congestionamiento de camiones en las vías de ingreso al Puerto. Consideramos que se podrían tomar en cuenta los predios que se localizan al lado norte de la confluencia entre las rutas nacionales 27 y 23, entre Mata de Limón y Salinas, cuya ubicación haría viable una expansión continua de la zona portuaria reservada de Caldera.

## **22. Reglamento del Canal de Acceso de Moín.**

Como parte de las acciones que se consideró importante realizar de forma paralela al ingreso de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) en Limón, se propuso regular el acceso al Canal, ya que estarían presentes tres operadores portuarios: JAPDEVA, RECOPE y APM Terminals.

Es así como en el año 2018 la División Marítimo Portuaria, junto con la Dirección de Asesoría Jurídica y el Viceministerio de Infraestructura, vinculado en ese momento con los trámites relacionados con la TCM, redactaron un borrador que se sometió a consulta pública.

Sin embargo, dada la situación que enfrentaba JAPDEVA por la presencia inminente de APM Terminals, se generó cierta resistencia al cambio, que originó conflictos en cuanto a las competencias institucionales se refiere, tanto de JAPDEVA como Autoridad Portuaria Regional como del MOPT como Autoridad Portuaria Nacional, en especial, cuando el mismo contrato con APM Terminals propiciaba dudas relacionadas con el actuar de cada una de ellas.



De ahí que el Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Rodolfo Méndez Mata, presentara una consulta a la Procuraduría General de la República con el propósito de dilucidar aspectos de competencia trascendentes.

Por medio del Pronunciamiento C-195-2018 del 17 de agosto de 2018, la Procuraduría General de la República desglosa las inquietudes del MOPT, las analiza y desarrolla y en las conclusiones las responde.

Presentamos en lo conducente las preguntas y las conclusiones, que, en términos generales las responden sucintamente:

*“Con aprobación del señor Procurador General de la República, me refiero a su oficio de fecha 9 de julio de 2018, mediante el cual nos consulta lo siguiente:*

*1) ¿Le corresponde al MOPT o a JAPDEVA el control del tráfico marítimo en el litoral Caribe?*

*2) ¿Cuáles son los alcances del control que corresponde efectuar a JAPDEVA, según lo dispuesto en el artículo 6 inciso c) de la Ley N° 3091 y sus reformas? ¿Existe algún roce de competencias con respecto al control que corresponde ejercer el MOPT?*

*3) ¿Cuáles son los alcances del zarpe que le corresponde autorizar a JAPDEVA, conforme lo dispuesto en el artículo 6 inciso c) de la Ley N° 3091 y sus reformas? ¿Existe algún roce de competencias con respecto al zarpe que otorga el MOPT a través de las Capitanías de Puerto?*

*4) ¿Según el ordenamiento jurídico vigente, a cuál institución le corresponde ejercer el control del tráfico de las embarcaciones en el canal de Acceso del Complejo Puerto de Moín, establecer el orden de prioridad y otorgar la instrucción de entrada y salida a través de dicho canal?*

*(...)*

#### **IV. CONCLUSIONES**

*De lo expuesto podemos llegar a las siguientes conclusiones:*

*a) La Ley N° 3091 de 18 de febrero de 1963, le otorga a JAPDEVA la condición de autoridad portuaria de la Vertiente Atlántica, sobre los servicios e instalaciones que estén a su cargo y siguiendo los lineamientos generales del Poder Ejecutivo. No obstante, ello, se exceptúa el supuesto regulado en el inciso h) del artículo 6, que se refiere a la figura de la concesión;*

b) *El carácter de autoridad portuaria de JAPDEVA en el litoral Atlántico, es sin perjuicio de las potestades que corresponden al MOPT como autoridad portuaria nacional, según lo las competencias reguladas en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 del 5 de agosto de 1963;*

c) *De dicha Ley, así como de lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, ratificado por Costa Rica mediante Ley 8708, y del Decreto Ejecutivo 40803 del 12 de diciembre de 2017, se desprende que el Poder Ejecutivo cuenta con una atribución general de control y regulación sobre los puertos y, específicamente sobre todo lo relativo al transporte marítimo. Esto se refuerza a partir de la naturaleza especial de los muelles y los mares, que por tratarse de bienes de dominio público no pueden salir del control del Estado por disposición constitucional (artículo 121);*

d) *Consecuentemente, no existe roce de competencias entre el Poder Ejecutivo y JAPDEVA, sino que confluye una competencia de carácter nacional, con el ejercicio de atribuciones específicas que ejerce JAPDEVA, limitadas al ámbito territorial de los servicios e instalaciones portuarias bajo su administración;*

e) *En el ámbito legal no puede concluirse que JAPDEVA cuente con control sobre el canal de acceso al Complejo Portuario de Moín, pues la existencia de una concesión en el lugar excluye de ese ámbito las prerrogativas que le han sido asignadas a dicha entidad, al no tratarse de un puerto “bajo su administración”. Sin embargo, el Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín, le reconoce la competencia de realizar una programación semanal del acceso a dicho canal;*

f) *Dicha competencia establecida en el contrato de concesión, únicamente reconoce a JAPDEVA una función **ejecutiva** (programación semanal), la cual está supeditada a la normativa y lineamientos generales que establezca el Poder Ejecutivo sobre el uso del canal, pues es éste quien ostenta la competencia de control y regulación del tráfico marítimo como ente rector, según las normas convencionales, constitucionales y legales que rigen la materia.*

g) *Por tanto, corresponde al Poder Ejecutivo no sólo la atribución de emitir los lineamientos y la normativa necesaria para el uso del canal de acceso al puerto, sino también una competencia de control sobre la programación semanal que realice JAPDEVA, para garantizar el cumplimiento de los fines de interés nacional existentes en el Complejo Portuario y garantizar el acceso igualitario a todos los operadores de las terminales que concurren en el lugar;*

*h) El zarpe regulado en el numeral 6 inciso c) de la Ley 3091 que otorga JAPDEVA, queda limitado a las instalaciones y servicios portuarios bajo su administración y no aplica en régimen de concesión. De ahí que el zarpe emitido por la Capitanía de Puerto, a partir de lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo 40803 del 12 de diciembre de 2017, también resulte necesario para el ejercicio de la actividad en la totalidad del Complejo Portuario de Moín.”*

Con este pronunciamiento se ratificó de forma contundente el carácter de Autoridad Portuaria Nacional que ostenta el MOPT y la atribución de emitir la normativa necesaria para el uso del canal de acceso al puerto.

Cuando asumí como Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, en el año 2020, se retomó la iniciativa del Decreto, y el contexto social y político en cuanto a la operación de la TCM ya había sido asimilado de una mejor manera, lo que contribuyó a que esta vez su recepción en los diferentes sectores fuera más ágil.

En mi Despacho, la Asesora Legal y dos ingenieros de la División Marítimo Portuario redactaron una nueva versión. Este Decreto se sometió a Audiencia Pública, conforme el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública y se publicó en la Gaceta N° 87 del 07 de mayo de 2021.

Se recibieron observaciones de APM Terminals, del Ing. Magdiel Collado Trejos, Inspector Náutico de la Dirección de Navegación y Seguridad, y de la Cámara Costarricense de Navieros (NAVE).

Una vez que se estudiaron los comentarios, se aceptaron los que se consideraron razonables y se corrigió el texto del borrador de Decreto.

El texto se remitió a la Dirección de Asesoría Jurídica para su análisis, tras obtener la aquiescencia final de la División Marítimo Portuaria. También se atendieron las indicaciones que señaló la Dirección de Asesoría Jurídica y actualmente el texto se encuentra en el Departamento de Leyes y Decretos de la Presidencia de la República, esperando los comentarios correspondientes.

### **23. Iniciativa para presentar ante la Asamblea Legislativa el Proyecto de Ley que permita la ratificación del Convenio MARPOL y el Protocolo de Londres.**

La Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas, es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección

y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, de la cual Costa Rica forma parte desde el año 1980.

Dicha organización, ha venido promoviendo una serie de normas que pretenden estandarizar la atención de los asuntos relacionados con este modo de transporte, desde la óptica de la prevención, de la reacción y de la indemnización, resultando cuatro (de más de cincuenta instrumentos) los reconocidos pilares de la regulación internacional:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido por sus siglas en inglés como SOLAS, ratificado por nuestro país mediante la Ley N°8708 del día 26 de febrero del 2009.
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, conocido por sus siglas en inglés como STCW, ratificado por nuestro país mediante la Ley N°9418 del 09 de febrero de 2017.
- Convenio internacional sobre Trabajo Marítimo, conocido como MLC 2006 por sus siglas en inglés, el cual en conjunto con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) pretende regular al trabajador del mar, aún no ratificado por Costa Rica.
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, conocido como MARPOL por sus siglas en inglés, que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales, aún no ratificado por Costa Rica

Este último instrumento de la OMI, el MARPOL, dispone de una serie de Anexos que permite al país adoptante aplicar una serie de procedimientos técnicos para atender de forma preventiva la debida manipulación de algunas sustancias relacionadas con el transporte marítimo, tanto de carácter operativo como de carga, que son:

- Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
- Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

- Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.
- Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.
- Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

Si bien este Convenio fue tramitado inicialmente en el año 1999 ante la Asamblea Legislativa, fue declarado inconstitucional. La razón principal que expuso la Sala Constitucional fue la falta de capacidad del país para asumir los compromisos en una eventual adhesión al Convenio.

Es menester indicar que ante el crecimiento del tráfico marítimo en aguas costarricenses, el desarrollo de proyectos portuarios de gran envergadura en nuestras costas, la creación de capacidades y competencias de personal especializado como los futuros profesionales que generará la carrera de Marina Civil de la Universidad de Costa Rica, y las vastas políticas de protección del medio ambiente marino<sup>1</sup>, hacen necesario retomar el esfuerzo de parte de este Ministerio para promover y lograr la aprobación de este instrumento.

Por esta razón, con el apoyo de la Rectoría de la Universidad de Costa Rica, se logró en el año 2021 la revisión de la transcripción del texto del Convenio MARPOL y sus Anexos, generado originalmente por la Dirección de Navegación y Seguridad de la División Marítimo Portuaria, y que actualmente se encuentra en la etapa final de verificación de formato, con el objetivo de lograr cumplir con los requerimientos técnicos que exige la Asamblea Legislativa para dar tratamiento a propuestas de proyecto de ley de esta naturaleza, el documento completo presenta más de 700 páginas, incluidas las copias del texto y la Exposición de Motivos.

Junto a este proyecto, se pretende presentar el denominado Protocolo de Londres de 1996, que viene a lograr la actualización del Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias, Ley N° 5566 del 26 de agosto de 1974. Este instrumento pretende proteger al vida marina por lo que se prohíbe todo vertimiento que la afecte, con excepción de algunos materiales que resulten inocuos, los cuales se consignan en una lista de vertidos permitidos; por ejemplo, el material de desecho producto de los dragados de las zonas portuarias o las rutas de navegación,

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, la reciente emisión del Decreto Ejecutivo N°43368-MINAE “Ampliación del Parque Nacional Isla del Coco que pasará de un área de 2.034 km<sup>2</sup> a 54.844 km<sup>2</sup> y del Área Marina de Manejo del Bicentenario con un área de 9.649 km<sup>2</sup> a 106.285.56 km<sup>2</sup>”, hacen necesario retomar el esfuerzo de parte de este Ministerio para promover y lograr la aprobación de este instrumento.

procesos que se ejecutan bajo estrictos mecanismos de control o bien, cuando existan obstáculos como hundimientos de buques o artefactos navales, que puedan representar un peligro para la vida marina y la seguridad en la navegación, se dispone de técnicas de salvataje controlado y la deposición de los restos en algún lugar adecuado.

Estos convenios se encuentran en proceso de revisión final del texto transcrito, por parte de la División Marítimo Portuaria y están próximos a ser presentados a la Asamblea Legislativa y al Ministerio de la Presidencia, por lo que se espera dejar estos convenios muy avanzados o de ser posible presentados al finalizar esta Administración.

#### **24. Participación en la redacción del Protocolo para la atención de cruceros en Costa Rica ante la emergencia causada por la COVID –19.**

Con el inicio de la pandemia en el mes de marzo de 2020, las actividades en los cruceros alrededor del mundo fueron suspendidas. La enfermedad impactó negativamente a esta industria y ocasionó la muerte de varios pasajeros y tripulantes, lo que mantuvo a muchas embarcaciones navegando por varias semanas sin que se les permitiera arribar a alguna instalación portuaria. En algunos casos fue necesario, en consecuencia, dirigirlas a instalaciones militares para desembarcar a sus ocupantes, de modo que pudieran recibir atención médica.

Ante este panorama poco alentador, las líneas de cruceros se apresuraron a elaborar los protocolos de limpieza y de actuación, adoptando las medidas sanitarias internas para las embarcaciones y gestionando su aprobación por parte de las diferentes agencias sanitarias en todo el mundo, todo ello con el fin de reanudar sus actividades tan pronto como fuera posible.

Después de más de un año, para mayo de 2021 se pudo constatar cómo la actividad de cruceros repuntó con un perfil muy bajo en la región mesoamericana, principalmente en algunas islas del Caribe. No fue sino hasta finales de julio que se permitió la salida de estas embarcaciones desde puertos norteamericanos.

En el ámbito nacional, enfocados en encontrar la manera de activar la actividad turística de los cruceros, desde el mes de mayo de 2020 se formó un grupo de trabajo mixto integrado por representantes de las siguientes dependencias:

- Asociación Costarricense de la Industria de Cruceros (ACIC),
- Instituto Costarricense de Turismo (ICT),

- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP),
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA),
- Dirección General de Migración y Extranjería (DGME),
- Dirección General de Aduanas (DGA),
- Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE),
- Ministerio de Salud,
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT),
- Despacho del Presidente de la República (Coordinador inicial).

La primera labor que el grupo de trabajo determinó como prioritaria, fue la elaboración de un Protocolo para recibir a los pasajeros y tripulantes de las embarcaciones de cruceros, con base en la Directriz Presidencial 082-MP-S denominada "*SOBRE LOS PROTOCOLOS PARA LA REACTIVACIÓN Y CONTINUIDAD DE LOS SECTORES DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL POR COVID-19*" que permitió a los Ministros Rectores de los diferentes sectores productivos, elaborar protocolos de actuación con el fin de reactivar las diferentes actividades económicas cuando eventos como la pandemia hayan causado su paralización o suspensión.

En el mismo mes de mayo de 2020 se redactó el primer borrador del Protocolo, con la participación de la ACIC, el ICT, el INCOP y el MOPT, empleando como principal fuente de información los protocolos de las líneas de cruceros. Posteriormente, con la colaboración del Ministerio de Salud, el escrito se ajustó a los postulados de las normas y lineamientos para la reactivación económica que habían desarrollado nuestras autoridades sanitarias. El documento se fue perfeccionando, adaptándose a los nuevos lineamientos de salud para prevenir, mitigar y combatir la pandemia.

A partir del mes de agosto de 2020, la coordinación de este grupo de trabajo se asignó a este Despacho en representación del MOPT. Se efectuó una revisión del documento y se remitió simultáneamente a la División Marítimo Portuaria, a la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT y al Ministerio de Salud con el propósito de que sus unidades técnicas

emitieran su criterio conforme sus competencias. En el mes de diciembre del 2020, la versión final del Protocolo se remitió a las Autoridades pertinentes para su firma.

Durante el proceso de realización del Protocolo, las autoridades portuarias y de turismo de toda América Latina mantuvieron una comunicación constante con la intención de homologar las medidas bajo las cuales los cruceristas podían descender de los buques y hacer las correspondientes visitas en forma relativamente segura dadas las circunstancias.

Por tratarse de un libelo único en América Latina, el Protocolo se distribuyó a las diferentes autoridades del sector salud y turismo del continente, muchas de las cuales lo tomaron como base para desarrollar sus propios protocolos.

El 19 de enero de 2021, el Protocolo fue rubricado por el Ministro de Turismo, la Directora General de Migración y Extranjería y el Ministro de Obras Públicas y Transportes. Se envió para depósito a la Secretaría del Consejo de Gobierno por medio del oficio DVTMA-2021-19, del 21 de enero de 2021, tal como lo establece la Directriz Presidencial 082-MP-S.

Es importante mencionar que se tradujo al inglés gracias a la ayuda del ICT y del Ministerio de Relaciones Exteriores. Luego se distribuyó entre las diferentes líneas de cruceros, sociedades y asociaciones de representantes de cruceros, con la finalidad de mantener vigente el nombre de Costa Rica como un destino turístico de excelencia a nivel regional y mundial.

En cuanto al contenido general del Protocolo, destaca el hecho de que, en esta versión, se prohibió a los vendedores de artesanías y otros proveedores de servicios el ingreso al puerto. Por otra parte, a los cruceristas sólo se les permitió hacer recorridos a destinos locales previamente autorizados, por medio de transportistas debidamente acreditados y bajo estrictas medidas sanitarias. Estaban expresamente prohibidos los recorridos por cuenta propia de los turistas, ya sea a las ciudades cercanas o a cualquier sitio de interés.

Es importante señalar que el requisito del seguro por gastos médicos que se les exigía a los turistas que ingresaban al país por otros medios, fue también exigido para el ingreso de los cruceristas y las líneas de cruceros, con una cobertura integral que abarcaba los gastos médicos en que se podría incurrir en casos positivos por COVID-19, gastos de la estadía del enfermo, sus acompañantes, así como su repatriación.

Si bien el Protocolo fue fundamental desde el punto de vista de operación y sanitario, su validez quedó sujeta a que el Poder Ejecutivo emitiera un Decreto que autorizara el ingreso de los cruceristas y tripulantes, suspendido a raíz de la declaratoria de emergencia por motivo de la pandemia cosa que sucedió hasta el mes de agosto de 2021.



No cabe duda de que el contexto mundial la vacunación representó un hito en las estrategias de prevención, mitigación y control de la enfermedad, que permeó muy favorablemente a los sectores más afectados en la economía, entre ellos el sector de cruceros turísticos. Con el impulso que se dio en Costa Rica a las campañas de vacunación masiva a partir de agosto de 2021 se iniciaron, de manera paulatina, los procesos de reactivación económica los cuales avanzaron al mismo ritmo que aumentó el número de personas inoculadas.

De ahí que el grupo de reactivación de cruceros estuviera pendiente de los reportes en el avance de la inmunización, a propósito de determinar el momento oportuno para solicitar a las autoridades sanitarias nacionales el reinicio de la actividad turística de cruceros en el Caribe, considerando, además, el beneficio que implicaría para las comunidades más empobrecidas en ambas costas.

El resultado fue que, a finales del mes de julio de 2021, se variaron algunas disposiciones para los cruceristas, eliminando el requisito del seguro de gastos médicos a quienes, 14 días antes del arribo al país, hubiesen completado el esquema de vacunación con las vacunas aprobadas en Costa Rica. Además, se permitió que los vendedores de artesanías y los folcloristas los recibieran en los muelles nacionales y que los turistas caminaran libremente por las ciudades vecinas y contrataran visitas a diferentes lugares por su cuenta.

Estos antecedentes justificaron que, en el mes de julio de 2021, se preparara una nueva versión del Protocolo, incorporando las nuevas modificaciones a los lineamientos aprobadas por nuestras autoridades de Salud. Se siguió otra vez el proceso de suscripción de esta nueva versión del Protocolo por medio de la rúbrica de todas las partes, el cual concluyó el 03 de septiembre de 2021; fue depositado en la Secretaría del Consejo de Gobierno el 06 de septiembre de 2021, mediante oficio N° DVTMA 2021-221.

El primer crucero en arribar a Costa Rica fue el Star Brezze, un crucero de expedición que atracó en el Puerto de Golfito el 02 de septiembre de 2021, para continuar su viaje hacia Quepos y Caldera. Contaba con 147 pasajeros, de los cuales 132 solicitaron desembarcar, 131 tenían el esquema de vacunación completo y el pasajero restante presentó su seguro de gastos médicos al día, por lo que los 132 pudieron desembarcar en el puerto satisfactoriamente.

## **25. Negociación con el Ministerio de Salud y la Dirección General de Migración y Extranjería (DGME) para coadyuvar en los procesos de intercambio de tripulaciones de buques mercantes.**

En el transcurso del primer trimestre del 2021, recibimos la solicitud de parte de la Cámara Costarricense de Navieros (NAVE) de gestionar la aprobación de un Protocolo para regular los procesos los procesos de intercambio de tripulaciones de buques mercantes en puertos costarricenses.

En ese momento la respuesta de las autoridades de Salud fue que no era necesario la generación revisión y aprobación de un protocolo, por ser una actividad que no genera concentraciones masivas ni situaciones que representen mayores riesgos a la salud pública. Además, si algún tripulante se encontrara enfermo, ya existía un procedimiento de cuarentena para aislar toda la tripulación y en caso necesario se les podría brindar atención médica y hospitalaria.

Por otra parte, los representantes de la Dirección General de Migración y Extranjería manifestaron que en una actualización del Decreto Ejecutivo N° 42690 MGP-S, publicada desde diciembre de 2020, se había autorizado, como excepción, el ingreso al país de personas con el propósito de intercambiar o relevar tripulaciones de líneas aéreas comerciales o de buques mercantes y que ya existía un procedimiento para tal fin oficializado por la Dirección General de Migración y Extranjería (DGME), por lo cual era innecesario el protocolo.

En una reunión conjunta de nuestras autoridades con los representantes de NAVE efectuada en marzo de 2021, se hizo un repaso a los procedimientos de ingreso y salida del país, a propósito de recibir aclaraciones o sugerencias de las instituciones. En este sentido, NAVE sugirió que la documentación para tramitar los ingresos y salidas del país, se hiciera de manera digital y en forma anticipada. Los representantes de la DGME replicaron, por su parte, que para ello requerían de personal administrativo, con el que no contaban, por lo les resultaba materialmente imposible atender esta petición. No obstante, plantearon como alternativa que en el corto plazo se ampliaría el sistema informático, para que se permitiera realizar la gestión en línea de estas autorizaciones, situación que no se concretó durante el resto del año 2021.

En noviembre de 2021 esta temática se abordó nuevamente, esta vez en el seno del Consejo Portuario Nacional, por lo que el Despacho a mi cargo, en conjunto con el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), tomaron la iniciativa e invitaron a la Directora General de la DGXNB y realizaron la misma consulta y a pesar de que se obtuvo la misma respuesta de parte de la DGME, se les envió un oficio conjunto con la petición de

implementar este nuevo sistema informático. La respuesta de Migración fue que este sistema informático entrará en funcionamiento en el transcurso del II semestre de 2022.

## **26. Participación en el Proyecto Terminal del Pacífico, desarrollado por RECOPE.**

Por medio del Oficio con consecutivo PE-0109-2020 del 20 de febrero de 2020, el Presidente Ejecutivo de RECOPE, señor Alejandro Muñoz Villalobos, solicitó mi colaboración para la construcción y operación del Proyecto Terminal Pacífico, el cual contempla la incorporación de una monoboya para la descarga de GLP, gasolinas y diésel costa afuera, para lo que se requiere mantener y operar esta instalación según las competencias atribuidas al MOPT, INCOP y RECOPE.

Tras reuniones y coordinaciones previas, así como respuestas formales del MOPT y del INCOP, a RECOPE, sobre aspectos relacionados con el instrumento jurídico para formalizar los permisos y autorizaciones para el ejecución de este proyecto, se consideró oportuno la redacción de un convenio interinstitucional dado el interés público de garantizar la seguridad energética de Costa Rica y de contar con una nueva *Terminal Marítima* en el Pacífico, para la descarga de hidrocarburos (producto limpio) y gas licuado de petróleo (GLP), que complementarían la infraestructura existente en el Puerto de Moín. Es así como el MOPT, el INCOP y RECOPE negociaron y redactaron un convenio interinstitucional tripartito.

Como antecedentes, el MOPT remitió a RECOPE varios oficios en los cuales definió los requisitos y trámites a seguir para la aprobación del Proyecto. De igual forma, la División Marítimo Portuaria del MOPT determinó la ubicación óptima de la monoboya, considerando las opciones dadas por RECOPE. En este caso, se tomaron en cuenta la profundidad de calado de las embarcaciones (15,00m), que el sitio de la toma estuviera fuera de las zonas de navegación y fondeo del Puerto y, finalmente, que no existiera una afectación importante por oleajes o corrientes marinas que impidiera la descarga segura de los hidrocarburos.

Por otra parte, se logró renovar y ampliar la viabilidad ambiental del año 2006, por medio de un poder que otorgó el MOPT a RECOPE y que facultó a esta institución para acudir a la SETENA a realizar el trámite respectivo.

Es trascendente añadir que la Contraloría General de la República, a través del documento DFOE-SOS-0085 del 29 de junio de 2021, anuló el proceso de contratación administrativa que ya había iniciado RECOPE para la ejecución del proyecto, por cuanto consideró que los estudios de factibilidad no se sometieron a la metodología dispuesta por el MIDEPLAN.

Adicionalmente, con la ejecución de este proyecto, RECOPE no se ajustó a las disposiciones de la Ley N° 9635, Ley de fortalecimiento de las finanzas públicas y que el monto del proyecto sobrepasa el máximo permitido por este cuerpo legal para los próximos ejercicios fiscales.

Dados estos antecedentes, el convenio incorporó dentro de sus cláusulas la obligación ineludible de RECOPE de realizar los estudios de preinversión conforme a lo dispuesto en la metodología de MIDEPLAN.

La *Terminal Marítima del Pacífico*, como parte del Proyecto de Construcción de la Terminal Pacífico para Recibo de Buques y Almacenamiento en el Plantel Barranca, se concibe como la instalación de una estructura autoflotante no propulsada, construida costa afuera, para el recibo de buques tanque para transporte de hidrocarburos, con el propósito de intercambiar el modo de transporte, de forma tal que se posibilite su descarga y conducción a través de un sistema de tuberías submarinas hasta una estación de transición, que en este caso se ubicará a su llegada a tierra, y de ahí, hasta los tanques de almacenamiento ubicados en el Plantel Barranca. Se instala a una distancia de la línea de bajamar con profundidad suficiente para permitir el arribo y amarre de buques tanque de gran calado y capacidad.

El Proyecto se encuentra localizado en la Región Pacífico Central de Costa Rica, en la Provincia de Puntarenas, Cantón de Puntarenas. Consta de dos grandes componentes:

1. El área marítima donde se ubica la infraestructura costa afuera, es decir, la monoboya y las tuberías submarinas hasta su llegada, ya en tierra, a la estación de transición.
2. El área en tierra que inicia en la estación de transición y que además comprende las tuberías subterráneas del poliducto, una estación de rebombeo y la infraestructura de almacenamiento, ventas y distribución en el Plantel de RECOPE en Barranca.

La participación directa del MOPT y del INCOP en la fiscalización y autorización del proyecto, abarca únicamente las obras del primer componente, por tratarse de una instalación portuaria y del tramo que está ubicado en la zona marítimo terrestre. El segundo componente comprende obras que son propias del monopolio que ejerce RECOPE y por ende, su ejecución y operación son de su responsabilidad exclusiva.

De acuerdo a lo manifestado por RECOPE, el primer componente será ejecutado con financiamiento propio mediante la contratación de una empresa especializada que se hará

cargo de los diseños finales y la construcción de toda la infraestructura costa afuera, hasta su llegada a la estación de rebombado. El segundo tracto se ejecutará por medio de un fideicomiso de obra pública.

Durante la construcción y operación del *Proyecto Construcción de la Terminal Pacífico para Recibo de Buques y Almacenamiento en el Plantel Barranca*, RECOPE se compromete, entre otros aspectos importantes, a cumplir con la normativa existente y las disposiciones que técnicamente emitan el MOPT y el INCOP según sus competencias, como autoridades portuarias nacional y regional, respectivamente.

Es vital aclarar que en el tanto que la actividad que ejerza RECOPE sea parte del monopolio de hidrocarburos del Estado, esta institución mantendrá la operación exclusiva de la *Terminal Marítima del Pacífico*, lo que significa que no podrá venderse ni cederse a terceros privados. Ahora bien, dada la naturaleza portuaria de la monoboya, por disposición del artículo 121, inciso 14) de la Constitución Política de Costa Rica, esta no podrá salir en forma alguna del dominio y control del Estado, por tratarse de una instalación portuaria por lo que en caso de que RECOPE sea privatizada, la administración de la operación de este componente pasará a manos del INCOP o de la institución pública que por ley se designe.

La Refinadora también debe completar por cuenta propia o a través de terceros la etapa de preinversión, según lo dispone el Decreto Ejecutivo N° 43251-PLAN, denominado "*Reglamento para el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)*," así como la demás normativa aplicable del MIDEPLAN.

Es importante mencionar que durante el desarrollo del proyecto en su etapa operativa, el área objeto del convenio será sometida en todos sus alcances a los procesos relacionados con el cumplimiento del convenio SOLAS, en su Capítulo XI-2, *Medidas especiales para incrementar la protección marítima* y del Código PBIP, por parte del operador del servicio, en virtud de que esta instalación portuaria debe contemplar un Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP) y contar con su propia Declaración de Cumplimiento o bien con una que se encuentre adscrita a la Declaración del INCOP o de la Concesionaria, de Puerto Caldera. Estas regulaciones y controles estarán a cargo del MOPT a través de la División Marítimo Portuaria y su Dirección de Navegación y Seguridad.

El MOPT y el INCOP, conforme sus competencias, brindarán los servicios, permisos y facilidades necesarias para la instalación y operación de la Terminal Pacífico, con el seguimiento, control y fiscalización de las obligaciones pactadas, tanto en la etapa de construcción como de operación y mantenimiento.

El Convenio fue aprobado por las Juntas Directivas del INCOP y de RECOPE. No obstante, a raíz del criterio esgrimido por la Dirección de Obras de la División Marítimo Portuaria en el Oficio DVMP-DO-119 del 01 de junio de 2020, la Presidencia Ejecutiva de RECOPE mediante el Oficio con consecutivo P-0111-2022 del 16 de marzo de 2022, solicitó confirmar si la suscripción del convenio interinstitucional entre RECOPE, el INCOP y el MOPT constituía un instrumento jurídico cuya eficacia era suficiente para que ahí mismo se otorgaran los permisos de construcción y operación de esa instalación portuaria, como parte de las competencias del MOPT, o si era necesario contemplar otros mecanismos jurídicos como publicar un Decreto Ejecutivo o emitir una Resolución Ministerial.

Este Despacho intervino para aclarar la situación, y trasladó a la División Marítimo Portuaria los argumentos de RECOPE para que definiera su criterio técnico. La respuesta que se plasmó en el Oficio con consecutivo DVMP-2022-244 señalaba que el Convenio era fundamental pero a su vez recomendó que era necesario complementarlo con un Decreto Ejecutivo o una Resolución Ministerial, tal como se hizo en su oportunidad en la Terminal Petrolera de Moín, mediante el Decreto Ejecutivo N° 8444-T del 21 de abril de 1978 para la construcción de la Primera Etapa y la Resolución Ministerial N° 000867, del 12 de noviembre de 2010, para la ampliación de la Terminal o Segunda Etapa; aunque por ser un asunto legal en el cual sería conveniente que el órgano técnico analizara la situación, formularon la necesidad de que la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT se pronunciara al respecto, por lo que mediante oficio con consecutivo número DVTMA-2022-135, de fecha 06 de mayo de 2022, este tema se le trasladó a la Dirección de Asesoría Jurídica.

## **27. Colaboración con INCOP para el desarrollo del Proyecto del Parque Logístico de Caldera.**

De acuerdo con el Plan Nacional de Logística de Carga, PNLog 2014-2024, cada uno de los centros de desarrollo portuario debe tener como complemento un área logística que apoye las operaciones portuarias. De igual forma, cada uno de los centros fronterizos terrestres primarios (Peñas Blancas, Las Tablillas, Paso Canoas y Sixaola), debería tener una zona logística que apoye sus actividades. Esta misma dinámica debe operar en cada una de las principales vías de ingreso a la Gran Área Metropolitana, Ruta 1, Ruta 2, Ruta 32 y Ruta 27, así como en la confluencia entre la Ruta Nacional N° 4 y la Ruta Nacional 35, en Muelle de San Carlos. Esta necesidad se reitera en el Plan Nacional de Transportes 2011-2035. En estas zonas podrán consolidarse y desconsolidarse mercaderías, podrán ubicarse zonas francas, centros de transformación, centros de distribución de mercancías

y áreas de intercambio multimodal que pueden incluir transporte marítimo, ferroviario, aéreo y vial.

Desde inicios de esta administración el INCOP ha venido promocionando este proyecto y como se señaló en el numeral 21 de este informe, Intervención del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo como consecuencia de las implicaciones legales del Decreto Ejecutivo N°42404- MINAE que corrige los linderos de la Zona Protectora Tivives, se tuvo que realizar una gestión para corregir el Decreto Ejecutivo que viene a rectificar los linderos del Área Protectora Tivives, a fin de que se respete la zona portuaria reservada de Caldera, pueda ejecutarse sin mayores contratiempos el proyecto del Parque Logístico de Caldera y pueda continuarse el desarrollo y la expansión del Puerto de Caldera.

## **28. Seguimiento al proyecto de Rehabilitación del Rompeolas del Caldera.**

La rehabilitación del Rompeolas de Caldera consistió en la reconstrucción del morro y una sección adicional de 60 m de esta estructura la cual fue destruida poco después de su inauguración en el año 2002 por un oleaje extraordinario.

Cuando se concesionó el Puerto de Caldera, la Administración adquirió el compromiso de reconstruir esta sección en un plazo de cinco años, posteriores a la firma del contrato, con el propósito de disminuir la tasa de sedimentación en la dársena de maniobras y en los puestos de atraque 1 y 2. De este modo, se reduciría la cantidad de dragados en la instalación portuaria. Si bien este plazo se venció en el año 2011, no fue sino hasta el año 2016 cuando el Proyecto pudo ser incluido dentro de las obras a ejecutar en el Programa de Infraestructura del Transporte PIT-MOPT-BID, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El diseño y la construcción de esta estructura tuvo un costo aproximado a los USD 15 millones y el proyecto se ejecutó en un lapso de dieciocho meses. El gestor del proyecto fue el consorcio INECO-AXIONA, empresa. La construcción estuvo a cargo de la empresa española Constructora Pirenaica S.A. (COPISA). Como supervisor de las obras, se contrató al Consorcio Royal Haskonning – IMNSA.

Si bien la obra pertenece al sector marítimo portuario y fue la más importante desarrollada en todo el litoral Pacífico durante este período, el ente técnico a cargo del proyecto por el MOPT fue el Viceministerio de Infraestructura por ser la dependencia a cargo de la Unidad Ejecutora del PIT. La División Marítimo Portuaria participó como un observador durante la ejecución de este proyecto.

## **29. Concesión del servicio de cabotaje de Tortuguero.**

En el mes de septiembre de 2019, se atendió una delegación que representaba a la Asociación de Transporte Acuático y Terrestre del Caribe, ASOTORTUTRANS, quienes expusieron la problemática que experimentaban en el transporte de cabotaje regular de personas y mercaderías entre el embarcadero de La Pavona y Tortuguero, sobre el río Tortuguero.

Según mencionaron, el permiso de operación de esta ruta fluvial venció en el año 2016 y, desde entonces, el último permisionario ha prestado el servicio de forma irregular, ha cometido abusos en los cobros, irrespetado los horarios, amenazado y agredido a algunos usuarios y a otros boteros, ha llevado a cabo otras acciones violentas con la complicidad de algunos allegados, sin que las instituciones competentes para poner coto a esta situación, intervinieran como corresponde.

Como opción para mitigar los efectos negativos de la conducta inapropiada del permisionario, este Viceministerio solicitó el apoyo de la Policía Turística y del Servicio Nacional de Guardacostas. El asunto también fue de conocimiento de la Municipalidad de Pococí y de la Mesa Caribe a cargo de la Segunda Vicepresidencia de la República, la cual gestionó el apoyo de otras instituciones como la Defensoría de los Habitantes, del Consejo de Transporte Público y del Instituto Costarricense de Turismo.

En este caso mi despacho asumió de manera conjunta con la Defensoría de los Habitantes la coordinación de la mesa de trabajo. La primera reunión interinstitucional se llevó a cabo el día 13 de abril de 2020, allí se planteó la necesidad de suprimir el incremento en las tarifas y frenar los incumplimientos en los horarios y demás abusos.

Tras recibir orientación técnica de la División Marítimo Portuaria, ASOTORTUTRANS realizó el trámite pertinente que la autorizara para operar la ruta fluvial La Pavona – San Francisco – Tortuguero y vice versa, autorización que se le otorgó el 11 de diciembre de 2020 mediante la Resolución Ministerial N° 2020-001369.

Una vez que se dispuso el mecanismo legal por medio de esta resolución para justificar la intervención de otras instituciones, se solicitó el apoyo del Servicio Nacional de Guardacostas para asegurar una transición pacífica y ordenada del servicio a los nuevos permisionarios.



### **30. Extracción de Remolcador a cargo de JAPDEVA**

El 05 de febrero de 2021 el remolcador llamado “*José María*” se hundió en uno de los canales de acceso al puerto de Moín.

El barco, propiedad de JAPDEVA, se encuentra frente a la Terminal Gastón Kogan e impide desde entonces el atraque de buques de gran calado en Terminal de Contenedores de Moín (TCM). Esta situación ocurre porque la embarcación se encuentra en el canal de acceso al puerto, lugar por el que deben navegar los buques para llegar hasta la terminal portuaria.

Ante tal acontecimiento empecé a recibir las muestras de preocupación de los sectores público y privado. El Concejo Nacional de Concesiones envió sus opiniones sobre el particular de forma escrita, mientras, de forma verbal, en las sesiones del Consejo Portuario Nacional y del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC), los miembros integrantes de estos órganos colegiados externaron la urgencia de pronta solución al inconveniente.

Actualmente el barco remolcador continúa en el sitio y la Concesionaria, así como los representantes de los exportadores indicaron en su momento las posibles repercusiones que podría causar un período prolongado de inacción de las autoridades competentes. entre ellas el peligro de un derrame de hidrocarburos u otras sustancias peligrosas en el canal, el riesgo de colisión y la limitación de espacio que se produce al querer efectuar las maniobras propias de los buques que navegan en el área, aunado a la reducción del calado máximo de las embarcaciones a 11 metros, aspecto que trasciende al ámbito económico nacional al generarse un incremento en los fletes marítimos debido a la necesidad de efectuar un mayor número de viajes en buques de menor calado, tanto para las importaciones como para las exportaciones.

De mi parte, insistí, dentro de mis competencias, en que JAPDEVA, como propietaria de ese bien mueble y como autoridad portuaria regional, debía restablecer a los usuarios las condiciones normales de navegación del canal y proceder a extraer los restos de la nave siniestrada.

Por su parte, el Director General de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, emitió un informe por medio del Oficio DVMP-2021-584 del 04 de julio de 2021, en el cual se constata la intervención de la División Marítimo Portuaria y del Despacho del Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, para colaborar urgentemente con JAPDEVA en la forma en que se requiera con el proceso de extracción del remolcador. Por tal razón, se concertaron varias reuniones con JAPDEVA y expertos en el tema a fin

de que esta autoridad portuaria regional obtuviera el criterio técnico y legal idóneo que le permitiera proceder sin dilación. No obstante, lo anterior, también se colige del informe brindado que no ha existido la retroalimentación esperada y actualmente la situación con el remolcador permanece invariable; se desconocen, en consecuencia, las acciones que JAPDEVA ha tomado y debió asumir para solventar efectivamente el problema suscitado.

Por tal razón, por medio del Oficio DM-2021-1965 del 19 de agosto de 2021 el señor Ministro le pidió a la señora Andrea Centeno Rodríguez, Presidenta Ejecutiva de JAPDEVA, que en un plazo de diez días hábiles presentara los siguientes requerimientos:

1. *“Un plan de acción detallado para la extracción del remolcador y su traslado a un lugar seguro. Este plan de acción deberá incluir al menos, una memoria descriptiva del proceso de extracción, un cronograma de actividades (diagrama de Gantt o similar) con las fechas de ejecución y la secuencia de tareas administrativas y técnicas de todo el proceso, la duración de cada actividad, considerando plazos razonables y realistas, los recursos que se requieren y las personas o entidades responsables de la ejecución. Aunado al plan de acción, es fundamental un compromiso de seguimiento y cumplimiento a nivel institucional por los Directivos y la jerarca administrativa de la autoridad portuaria regional.*
2. *Un informe pormenorizado de las causas del hundimiento, los posibles responsables y las acciones que la institución ha tomado a la fecha para evitar un nuevo accidente.*
3. *Acciones para la contratación de un consultor experto en labores de salvamento marítimo y copia del borrador del cartel de licitación elaborado para ello.*
4. *Acciones para la contratación de la empresa encargada de las labores de salvataje Marítimo.*
5. *Consultas realizadas por JAPDEVA a expertos en labores de rescate de embarcaciones siniestradas, a propósito de determinar la metodología aplicable a la extracción del remolcador.*
6. *Especificar las consultas realizadas a expertos en temas de contratación administrativa o a la misma Contraloría General de la República, para definir el mecanismo de contratación de la empresa encargada del salvataje de esta embarcación.*
7. *Detalle de los recursos presupuestarios destinados a esta operación que incluya los montos previstos, su origen, condición actual para su disposición efectiva, indicando si es necesaria la autorización de parte de los órganos de control o de alguna otra entidad.”*

Ante la situación de riesgo y la afectación a las actividades de transporte marítimo, el Jerarca destacó la necesaria acción, decidida y contundente, de parte de JAPDEVA. Enfatizó que, bajo la condición actual, JAPDEVA era responsable, en forma exclusiva, de cualquier incidente o reclamo que se presentara, responsabilidad que podría ampliarse a los Directores, jefes y funcionarios a cargo de estas labores. Conociendo las limitaciones presupuestarias y de recursos técnicos y humanos por las que atraviesa la institución, el señor Rodolfo Méndez Mata se puso a disposición de JAPDEVA si consideraba oportuno el apoyo del caso.

El Oficio Ministerial no se respondió y el problema persiste. No obstante, en el Consejo Portuario Nacional se le ha dado seguimiento.

### **31. Atención a solicitud de Sociedad Anónima Laboral Puertos & Desarrollo (P&D S.A.L.).**

Mediante el Oficio con consecutivo DM-2021-2750 de fecha 10 de junio de 2021, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, traslada para la atención del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo el Oficio P&D-002-2021 del 04 de junio de 2021, suscrito por el señor Greivin Villegas Ruíz, representante legal de P&D S.A.L.

Ahora bien, dado que parte de las peticiones involucraban directamente la participación del Consejo Nacional de Concesiones (CNC) y JAPDEVA, por medio del Oficio N°DVTMA-2021-151 del 14 de junio de 2021, se le informa al señor Villegas la indicación que se ha efectuado a los representantes de esas Dependencias sobre su deber de contestarle lo pertinente en el plazo de 10 días hábiles conforme sus competencias (Oficios DVTMA-2021-149 del 11 de junio de 2021 -a CNC- y DVTMA-2021-150 del 12 de junio de 2021 -a JAPDEVA-).

También, a través del Oficio DVTMA-2021-153 del 05 de junio de 2021 se pidió la colaboración al Lic. Nelson Soto Corrales, Director de Navegación y Seguridad de la División Marítimo Portuaria para elaborar el punto tercero del numeral 8 del escrito inicial.

De igual forma, con el propósito de contestar adecuadamente los puntos expuestos sobre proyectos del MOPT, la Secretaría de Planificación Sectorial respondió nuestra inquietud por medio del Oficio SPS-2021-343 del 14 de junio de 2021, en el cual se desglosan las licitaciones efectuadas de carácter vial y las que involucraban a JAPDEVA.

Hecha la recopilación de datos, con el Oficio N°DVTMA-2021-156 del 17 de junio de 2021 se procedió a contestar el Oficio P&D-002-2021 del 04 de junio de 2021, suscrito por el señor Greivin Villegas Ruíz, representante legal de P&D S.A.L.

No obstante, el señor Greivin Villegas interpuso un recurso de Amparo como se verá luego con más detalle.

Resumimos seguido las peticiones del señor Greivin Villegas y la respuesta del Despacho en el siguiente cuadro.

<p style="text-align: center;"><b>SOLICITUD</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Oficio P&amp;D-002-2021 del 04 de junio de 2021</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>RESPUESTA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Oficio N°DVTMA-2021-156 del 17 de junio de 2021</b></p>
<p><b>PRIMERO.</b> Solicitan al MOPT y al CNC anteproyectos, proyectos y cualquier otra iniciativa presentada o en ejecución, en el marco de algún convenio de cooperación, financiamiento, alianza pública o privada o cualquier modelo de contratación que verse sobre logística, infraestructura o servicios marítimo portuarios, o que implique un fortalecimiento o replanteamiento operativo de JAPDEVA.</p>	<p><b>Respuesta:</b> <i>Se adjuntan Oficios:</i></p> <p><i>N° DVTMA-2021-147 de fecha 09 de junio de 2021 por el cual se pidió a la Secretaría de Planificación Sectorial un recuento de los proyectos activos, inscritos o en proceso de inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del MIDEPLAN.</i></p> <p><i>N° SPS-2021-343 de fecha 14 de junio de 2021, respuesta de la Secretaría de Planificación Sectorial.</i></p> <p><i>N° DVMTA-2021-149 de fecha 11 de junio de 2021, remisión al CNC para que respondiera según sus competencias.</i></p>
<p><b>SEGUNDO.</b> Requieren la misma información indicada en el párrafo anterior, pero en el marco de competencia del Consejo Portuario Nacional, regulado mediante Decreto Ejecutivo N° 42454-MP-MOPT de fecha 18 de junio del 2020.</p>	<p><b>Respuesta:</b> <i>Segundo: En lo que al Consejo Portuario Nacional concierne, corresponde aclarar que el Decreto Ejecutivo N°42454-MP-MOPT denominado “Creación y Reglamento del Consejo Portuario Nacional” fue publicado en el diario oficial La Gaceta N°211 el domingo 23 de agosto de 2020. El Consejo Portuario Nacional no es administración activa; por ende, no desarrolla proyectos, ya que cada una de las instituciones que lo conforman son la que, en su ámbito de acción y competencias, disponen las prioridades, la planificación y la planeación de sus proyectos. En todo caso, se adjuntan las actas de todas las sesiones del Consejo</i></p>

	<p><i>Portuario Nacional conforme al Decreto vigente, con el fin de que se ubique la información que corresponda.</i></p>
<p><b>TERCERO.</b> Piden copia de los documentos o las actas en las que consten los siguientes acuerdos del Consejo Portuario Nacional:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las políticas portuarias y marítimas, así como las directrices emitidas tanto por el Poder Ejecutivo como las adoptadas en el seno del Consejo Portuario Nacional</li> <li>2. Los estudios y opiniones sobre todo asunto que se haya sometido a su conocimiento, por cualquier dependencia o institución en aspectos portuarios y marítimos.</li> <li>3. Las normas, procedimientos y acciones que se hayan adoptado para mejorar las políticas y directrices en materia portuaria y marítima.</li> <li>4. Los análisis, estudios y diagnósticos estratégicos en el ámbito marítimo portuario, que permitan identificar las fortalezas y las limitantes a la competitividad internacional del país, de los sectores productivos y el potencial de las distintas regiones.</li> <li>5. Las propuestas para fomentar el conocimiento y aplicación de las mejores prácticas internacionales en materia marítima portuaria, como mecanismo para alcanzar la competitividad internacional de los entes públicos y privados.</li> <li>6. Los sistemas operacionales y equipamiento requerido, acordes con los más modernos sistemas tecnológicos, para así garantizar la calidad de los servicios portuarios que requiere el desarrollo del transporte y el comercio internacional.</li> <li>7. El "Plan Maestro de Desarrollo Portuario" vigente; con indicación del estado de</li> </ol>	<p><b>Respuesta:</b> <i>Se aportan las actas correspondientes a las sesiones realizadas una vez conformado el Consejo según Decreto N°42454-MP-MOPT.</i></p> <p><b>Puntos del 1 al 6,</b></p> <p><i>El Consejo Portuario se reúne dos veces al mes, con el fin de conocer situaciones actuales del medio portuario-marítimo, en las cuales recomienda realizar mesas de trabajo para abordar diferentes temas. Sus decisiones no son vinculantes.</i></p> <p><b>Punto 7,</b></p> <p><i>Por ser competencia de JAPDEVA, mediante oficio DVMTA-2021-149 de fecha 11 de junio de 2021, este Despacho le remitió copia de la consulta para que se le brinde la respuesta pertinente.</i></p> <p><b>Punto 8,</b></p> <p><i>El Consejo Portuario Nacional no tiene competencias en la implementación del Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, por sus siglas en inglés, STCW. No obstante, por tratarse de un asunto propio de la Dirección de Navegación y Seguridad de la División Marítimo Portuaria, mediante oficio DVTMADVTMA-2021-156 se trasladó la inquietud a su Director, la cual fue atendida con el documento DVMP-DNS-630 (ver adjuntos).</i></p> <p><b>Punto 9,</b></p> <p><i>El Consejo Portuario Nacional, no ha realizado requerimientos de información a ninguna entidad, órgano o dependencia de la Administración Pública o de los grupos empresariales que lo conforman.</i></p>

<p>cumplimiento y la fecha en que se tiene programada su revisión y/o actualización.</p> <p>8. El estado de cumplimiento y/o reglamentación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar de 1978.</p> <p>9. Los requerimientos de información que ha realizado el Concejo Portuario Nacional a los órganos y entes que lo conforman, necesarios para la realización y cumplimiento de sus funciones.</p>	
<p><b>CUARTO.</b> Al iniciar operaciones la TCM en febrero 2019, JAPDEVA experimenta la caída masiva de sus ingresos, aunque mantiene el mismo nivel de gasto. Con base en lo anterior, le rogamos que nos suministre copias digitales de lo siguiente:</p> <p>a) El estudio aprobado por ARESEP con la estructura tarifaria de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).</p> <p>b) Copia del presupuesto inicial de la primera etapa de construcción de obra presentado por APM Terminals, así como la respectiva aprobación por parte de la Unidad Ejecutora del Concejo Nacional de Concesiones.</p> <p>c) El informe de APM Terminals que contiene los costos de la inversión final realizada en la fracción del proyecto ejecutada hasta la fase 2A, debidamente aprobado por la Unidad Ejecutora del Concejo Nacional de Concesiones, incluyendo análisis, ajustes y detalle del costo total de inversión.</p> <p><b>QUINTO:</b> Sobre la TCM:</p> <p>1) Los reclamos por faltas en la calidad del servicio, denunciados por la Unidad de Supervisión de JAPDEVA ante el Concejo Nacional de Concesiones, desde el inicio de operaciones de la TCM.</p> <p>2) La cantidad de reclamos aceptados y los rechazados por el Concejo Nacional de</p>	<p><b>Respuesta:</b></p> <p><i>Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo: Al ser competencia del CNC y de JAPDEVA, con la remisión de los oficios DVMTA-2021-149 del 11 de junio de 2021 dirigido al CNC y DVTMA-2021-150 de fecha 12 de junio de 2021, deberán responder en tiempo y forma.</i></p>

<p>Concesiones, con la justificación correspondiente para cada uno.</p> <p>3) Los montos recaudados por concepto de multas hasta la fecha, y el destino que se le ha dado a la totalidad del dinero recaudado por ese concepto.</p> <p>Nos referimos a las multas (i) por el retraso de casi un año en la entrega del proyecto, y (ii) por las causales de la cláusula 11.8.4 del Contrato de Concesión, relativa a la medición de la calidad del servicio.</p> <p><b>SEXTO:</b> Solicitamos que nos remita copia digital de las acciones que se tienen proyectadas para restablecer el equilibrio económico financiero para el Estado y para garantizar la subsistencia de JAPDEVA. Favor remitirnos también las copias digitales de los estudios técnicos y de beneficio/costo, realizados para garantizar la sostenibilidad de las opciones que se están manejando.</p> <p><b>SETIMO:</b> Le solicitamos remitirnos copia digital de los acuerdos o políticas en materia de estructuración administrativa y financiera para el uso del canon de la TCM, a corto, mediano y largo plazo. Además, requerimos que nos aclare las razones por las que se descartó el modelo de Fideicomiso de Administración de Obra Pública, que ya contaba con el aval de la Contraloría.</p>	
<p><b>OCTAVO:</b> El Decreto Ejecutivo N° 36172-MP-MOPT, de fecha 21 de julio del 2010, fue reformado por el Decreto Ejecutivo N° 42454-MP-MOPT de fecha 18 de junio del 2020. Según el artículo 4 del original Decreto Ejecutivo N° 36172-MP-MOPT, existía una Comisión Asesora Portuaria, que era un órgano de carácter consultivo y asesor del Concejo Portuario Nacional. Solicitamos que nos indiquen los nombres de todos los miembros que ha tenido la Comisión Asesora Portuaria desde su creación hasta este día; con indicación de los períodos durante los cuales fungieron en sus cargos, y la organización a la</p>	<p><b>Respuesta:</b>  <i>El Decreto Ejecutivo N°42454-MP-MOPT, publicado en el diario oficial La Gaceta N°211, el domingo 23 de agosto de 2020, es el cuerpo normativo vigente por el cual se rige y opera el Consejo Portuario Nacional. La conformación de la Comisión Asesora Portuaria no se incluyó en este Decreto, por lo que no se puede brindar la información solicitada y no se cuenta con registros sobre sus actuaciones, desplegadas al amparo del Decreto N° 36172-MP-MOPT, del 21 de julio de 2010. Vale indicar que este último Decreto fue derogado por el Decreto Ejecutivo N°</i></p>

<p>que cada uno de ellos representó. Además, sírvase facilitarnos copia digital de todos los informes bimestrales que haya emitido esa Comisión Asesora Portuaria.</p>	<p><i>42454-MP-MOPT, mediante el cual se rige el Consejo Portuario Nacional.</i></p>
<p><b>NOVENO:</b> El artículo 7 inciso e) original, del Decreto Ejecutivo N° 36172- MP-MOPT de fecha 21 de julio del 2010, reformado por el Decreto Ejecutivo N° 42454-MP-MOPT de fecha 18 de junio del 2020, establecía que, de cada sesión del Concejo Portuario Nacional como órgano colegiado, se levantará un acta. Favor remitirnos copia digital de todas las actas del Concejo Portuario Nacional, celebradas desde su creación hasta el día de hoy.</p>	<p>Desde la publicación del Decreto Ejecutivo N° 42454-MP-MOPT se cuenta con 18 actas debidamente revisadas por los miembros antes de su aprobación en cada sesión, que corresponden a las sesiones convocadas conforme al único decreto vigente en esta materia y como se ha indicado, se adjuntan a este documento. Las actas del Consejo Portuario Nacional, están disponibles temporalmente en la nube, por lo que les recomiendo su pronta extracción y respaldo.</p> <p>En el escrito de respuesta se indicó el enlace para que las localizaran a la brevedad.</p>
<p><b>LUGAR PARA ESCUCHAR NOTIFICACIONES</b></p> <p>Se establecieron tres correos electrónicos:  villegas01@yahoo.com  Puertosydesarrollo2020@gmail.com  bufetepierre@gmail.com</p> <p>Sírvase acusar el recibido de esta misiva.  Atentamente, Ing. Greivin Villegas Ruiz EX -  PRESIDENTE EJECUTIVO DE JAPDEVA  Carné CFIA- ICO 3855 / Cédula 106890939  REPRESENTANTE LEGAL DE P&amp;D S.A.L.  Tel. 8384-7184</p>	<p><b>ENVIO DE RESPUESTA SEGÚN LUGAR DE NOTIFICACIONES ESTABLECIDO</b></p> <p>Primer Correo de remisión del oficio DVTMA-2021-156 al Sr. Greivin Villegas Ruiz enviado el 18-06-2021 a las 18:36 Hrs.</p> <p>Segundo Correo de remisión del oficio DVTMA-2021-156 al Sr. Greivin Villegas Ruiz enviado el 18-06-2021 a las 19:11 Hrs.</p>

**RECURSO DE AMPARO:**

A pesar de que se contestó en tiempo y forma al señor Greivin Villegas Ruiz su petición, interpuso un Recurso de Amparo de legalidad, ante la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia el cual se tramitó en el Expediente N° 21-013831-0007-CO, Recurso dictado a las veinte horas veinticinco minutos del veintidós de julio de dos mil veintiuno. En esta acción el recurrente alegó que no había recibido respuesta a las peticiones formuladas en el oficio P&D-002-2021



El 28 de julio de 2021 el Ingeniero Martín Salinas Jiménez, funcionario del Despacho, envió por correo electrónico a la Licda. Marietta Chacón todos los insumos para responder el Recurso de Amparo y ese mismo día se contestó. Estos insumos fueron una descripción del trámite necesario para obtener la respuesta enviada en su oportunidad mediante el oficio DVTMA 2021-156. Esta descripción coincide plenamente con lo expuesto en el cuadro anterior.

A través de esta documentación se demuestra que el oficio P&D-002-2021 fue debidamente atendido en tiempo y forma, indicando que no existen razones que sustenten la acción emprendida por el señor Villegas Ruiz. Por este motivo se solicitó a la Sala Constitucional su inmediata desestimación.

Esta respuesta se remitió a la Dirección de Asesoría Jurídica junto con todos los adjuntos, mediante oficio DVTMA-2021-183 del 24 de julio de 2021. La Dirección de Asesoría Jurídica, por su parte, con base en esta información preparó la respuesta del señor Ministro a los recurrentes, la cual fue enviada a la Sala Constitucional, mediante oficio DM-2021-2909 de fecha 28 de julio de 2021.

La Sala Constitucional mediante la Resolución N° 2021021252 de las nueve horas quince minutos del veinticuatro de septiembre de dos mil veintiuno, declaró sin lugar el Recurso.

## **32. Miembro integrante del Consejo de Facilitación de Comercio (CONAFAC)**

Desde que inicié como Viceministro de Infraestructura formé parte del Consejo de Facilitación de Comercio (CONAFAC)

Posteriormente, cuando se creó el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo continúe representando al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en ese órgano.

### **32.1. Suspensión temporal de la aplicación del Reglamento para la ordenación horaria de la circulación de vehículos pesados.**

Mediante el Decreto Ejecutivo N°38238-MOPT del 10 de febrero de 2014, se emitió el “Reglamento para la ordenación horaria de la circulación de vehículos pesados”, que empezó a regir a partir del 28 de abril de 2014.

Ahora bien, dado que durante el año 2019 se estaba realizando la ampliación de la ruta N°32, los transportistas solicitaron al CONAFAC que se les exonerara del cumplimiento del Decreto porque les ocasionaba muchos retrasos para llegar a la Terminal de Contenedores

de Moín en horas de la mañana, perdían citas y los productos que transportaban se malograban.

También argumentaron que la limitación de tránsito en la franja horaria de la tarde - comprendida entre las dieciséis horas treinta minutos y las dieciocho horas treinta minutos- saliendo de San José hacia la Ruta nacional N°32, obliga a las empresas de transportes de carga pesada a desplazarse en horas de la noche, aumentando los riesgos en cuanto a seguridad se refiere.

De ahí que, en la Sesión N°005-2019 del 20 de junio de 2019, los miembros del CONAFAC decidieron adoptar el Acuerdo N° 5 mediante el cual se dispuso:

*“Solicitar a la Secretaría Técnica del CONAFAC remitir una nota urgente al MOPT solicitando eliminar la restricción vehicular contenida en el Decreto Ejecutivo N°38238-MOPT (4:30 pm-6:30 pm) para que los equipos de carga puedan circular en este horario, mientras se realizan las labores de recarpeteo en la ruta 32 y se valore la pertinencia de la continuidad de esta medida a futuro”.*

Gracias a la coordinación que efectuó el personal de este Viceministerio con el Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, señor Eduardo Brenes Mata, y funcionarios del Despacho del Ministro, se culminó el trámite con la publicación del Decreto N° 41966-MOPT cuya parte dispositiva decretó que:

*“Artículo 1°- Se suspende de manera temporal hasta el 31 de diciembre de 2019 inclusive, la restricción vehicular de todo vehículo automotor de carga, con un peso superior al máximo permitido para el vehículo tipo C2+ (6 toneladas), según Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga, Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT, pudiendo circular, de lunes a viernes en el horario comprendido entre las dieciséis horas treinta minutos y las dieciocho horas treinta minutos única y exclusivamente por la Ruta Nacional número 32, manteniéndose la restricción originaria para el resto de horarios y rutas”.*

No obstante, a pesar de que el Decreto N° 41966-MOPT perdió vigencia a partir del 31 de diciembre de 2019, a raíz de la declaratoria de Emergencia Nacional por la pandemia de la Covid-19, se establecieron, desde el mes de marzo del 2020, una serie de restricciones a la circulación vehicular, con una lista de excepciones que cada vez se fue ampliando. Los vehículos de carga aparecieron como parte de las excepciones que desplegaba la lista, beneficiando al sector de transporte terrestre de mercancías en vehículos de carga pesada.

El Decreto Ejecutivo N° 42295-MOPT-S del 13 de abril 2020, denominado Restricción vehicular diurna ante el estado de emergencia nacional en todo el territorio costarricense por el COVID-19, publicado en el Alcance N°85 a la Gaceta N° 78 del 12 de abril de 2020, establece en el artículo 5 las excepciones a la medida de restricción vehicular. Al respecto indica:

*“ARTÍCULO 5°.- Excepciones a la medida de restricción vehicular diurna. Se exceptúa de la restricción vehicular establecida en el artículo 3° de este Decreto Ejecutivo, a los siguientes casos:*

*(...)*

*a) Los vehículos de transporte de mercancía o carga. (...).”*

El 25 de marzo de 2021 a través del Oficio con consecutivo N°04-2021 D.E. CANATRAC, el Director Ejecutivo de la Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC), señor Francisco Quirós Tencio, pidió al Viceministro de Transporte y Seguridad Vial, señor Eduardo Brenes Mata, mantener la excepción para la restricción vehicular en cuanto a los vehículos de carga.

Desde el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo se le dio seguimiento a esta solicitud y, tras varias reuniones y conversaciones con los jefes involucrados, se llegó a la conclusión de que, mientras la pandemia continúe se mantendrá la excepción para los camiones de carga.

### **32.2. Convenio Facilidades Fronterizas, Puente Binacional**

A raíz de la construcción del puente binacional entre Panamá y Costa Rica, desde junio de 2018, la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), como Unidad Ejecutora del Proyecto, planteó a los Viceministros de Obras Públicas Erich Ricardo Velásquez Flors, de Panamá, y Olman Elizondo Morales, de Costa Rica, la necesidad de que las instituciones involucradas en los procesos migratorios y de control en Sixaola se trasladaran a otro lugar en virtud de que su ubicación interfería con la construcción del puente.

En el Consejo de Facilitación de Comercio (CONAFAC) se realizó una coordinación constante con las diferentes instituciones involucradas: el Servicio Nacional de Aduanas, la Fuerza Pública, la Dirección General de Migración y Extranjería, el Servicio Fitosanitario del Estado, el Servicio Nacional de Salud Animal, el CONAVI y el MOPT.

El CONAVI conformó una Unidad Ejecutora que trasladó desde China los contenedores que servirían como oficinas provisionales. Una vez que las instituciones públicas que

laboran en los puestos de frontera se ubicaron en el sitio proyectado, el CONAFAC presentó un borrador de convenio de cooperación interinstitucional con el propósito de que se consignaran las obligaciones y aportes de cada una de las partes.

Así, por medio de los Oficios DVIC-2019-149 del 02 de mayo de 2019 y DVIC-2019-266 del 05 de julio de 2019, este Despacho, otrora Viceministerio de Infraestructura y Concesiones, envió el borrador de Convenio a la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT y a la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos del CONAVI.

La Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos, a su vez, con el Oficio GAJ-13-19-1016 (827) del 23 de julio de 2019, remitió el borrador del Convenio a la Unidad Ejecutora del Puente Binacional Sixaola del Consejo Nacional de Vialidad por contar con una Asesora Legal.

En consecuencia, mediante el Oficio DAJ-2019-2397 del 15 de mayo de 2019 la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT recomendó en lo que interesa:

“a) (...)

*b) Se destaca en el plano catastro remitido que el inmueble está bajo la administración del MOPT; en este sentido se recomienda se verifique la formalización del acto pertinente mediante el cual la Municipalidad de Limón autoriza al MOPT, la administración, uso y disfrute de la fracción del referido bien; en caso de no existir dicho instrumento, se debe proceder de forma inmediata con su formalización.*

*c) Por la agilidad otorgada al CONAVI en lo que es atinente a la ejecución de recursos, pero, además, porque es ese Consejo, a través de la Unidad Ejecutora pertinente, quien ha tenido a cargo la construcción del Puente Binacional, la intervención de la ruta nacional en la cual se ubica el Puesto Fronterizo, debe ser asumida por ese Consejo”.*

Estas observaciones se trasladaron en tiempo al Ministerio de Comercio Exterior para su conocimiento el 23 de mayo de 2019 y según nos informó la Asesora Legal de mi Despacho, quien asiste regularmente a las convocatorias del COMEX, en una de las sesiones de seguimiento que se realizaron en ese Ministerio en el mes de mayo, se comentaron en presencia de la Licda. Laura Chaves Mora, Abogada de la Unidad Ejecutora del Puente Binacional del CONAVI.

Por existir algunos inconvenientes y retrasos, la Asesora de mi Despacho Licda. Judith Alvarado Villalobos asumió la corrección del convenio y procedió a hacer la investigación

pertinente sobre el terreno de marras, obtuvo la aprobación de las instituciones y realizó las coordinaciones con los Viceministros y Asesores para, finalmente, tener el convenio firmado en noviembre de 2020.

### **32.3. Puentes sobre el río San Rafael (Ruta N° 35) y río Banano (Ruta N°36), incluidos como puntos de la agenda prioritaria.**

Dentro de la cartera de proyectos del CONAFAC se encuentra la Agenda Prioritaria para el aumento de la eficiencia y la competitividad en los pasos de frontera de Costa Rica.

La Agenda Prioritaria de Facilitación del Comercio es producto de un estudio del Banco Mundial, contempla una serie de medidas relacionadas con la operación y el flujo comercial en los puestos fronterizos terrestres, puertos y aeropuertos. Esta Agenda promueve, entre otras cosas, el uso de plataformas tecnológicas como un elemento catalizador para mejorar, integrar y descentralizar el acceso a la información por parte de sus principales operadores de comercio internacional.

Por su importancia e impacto, en diciembre de 2019, fue declarada de interés público por medio del Decreto Ejecutivo N°42065-MP-COMEX.

Con base en esta Agenda se indicó como medida relevante el diagnóstico sobre el estado actual del Puente las Iguanas sobre la ruta N°35 y del Puente sobre el río Banano en la ruta N°36.

Desde el Despacho se ha dado seguimiento a estos dos puentes, amén de que en la Comisión de Infraestructura del CONAFAC se presentan y comentan los informes de los ingenieros a cargo.

#### **32.3.1 Puente sobre el río San Rafael (Las Iguanas), ruta N°35**

Dentro del Corredor Mesoamericano, la sección de la Ruta Nacional N° 35, ubicada entre el paso de frontera Las Tablillas y la intersección con la Ruta Nacional N° 4, cobra especial importancia por la cantidad considerable de vehículos articulados provenientes del puesto fronterizo y de algunas zonas agrícolas. Además, este tramo está incluido dentro del Plan Nacional de Transportes 2011-2035 como parte de la Red Vial Nacional Estratégica de Alta Capacidad, ya que comunica de manera directa el tránsito pesado proveniente de las regiones centrales de Nicaragua con el Complejo Portuario de Limón - Moín, sin necesidad de acceder a la Meseta Central. El hecho de tener un

puente con una sola vía, en una ruta de esta naturaleza, de carácter internacional y con alto tránsito de vehículos articulados, resulta ilógico y hasta contradictorio por el congestionamiento que allí se genera.

Desde inicios de 2019, se contemplaron dos modalidades bajo las cuales se podría ejecutar esta obra:

- Incluir la ampliación del puente y las obras conexas como parte de un TOPIC en la contratación de mantenimiento rutinario mecanizado, Licitación pública 2014LN-000017-0CV00, a cargo de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes del CONAVI, con un posible plazo de ejecución de 12 a 18 meses.
- Promover este proyecto como un contrato de ampliación del Puente sobre el Río San Rafael en la Ruta Nacional N° 35, a cargo de la Gerencia de Construcción del CONAVI, con un posible plazo de ejecución de 36 a 48 meses.

Evidentemente tomar en consideración la primera modalidad va a depender de cuan viable sea incluir el puente en el contrato de conservación desde un punto de vista técnico, financiero y legal. A partir de marzo de 2019 el proyecto lo asumió el Viceministro de Infraestructura del MOPT como parte de sus competencias.

Con el fin de brindar información al CONAFAC sobre este puente, el 24 de febrero del 2021, por medio del Oficio DRHN-51-2021-0100, los señores Alexis Hernández Murillo, Ingeniero de zona, y Esteban Coto Corrales, Director de la Región Huetar Norte, ambos de la Gerencia de Conservación Vial del CONAVI, señalaron lo siguiente en lo conducente:

*El Puente sobre el Río San Rafael se localiza en el cantón de San Carlos, a 1.9 km del cruce de muelle y a 79.6 km del Puesto Fronterizo de Tablillas. Tiene una longitud aproximada de 48 metros de largo, y es de un solo carril. Se conoce como de Las Iguanas por la gran cantidad de iguanas que hay en el sitio.*

*Las coordinaciones con el contratista y el administrador vial incluyen diferentes trabajos efectuados al puente que se desglosan de la siguiente manera:*

- *Una limpieza general del puente para ver su estado real, posterior a esa limpieza se hizo reparación menor en los bastiones sobre todo en el bastión derecho que estaba poco socavado, además se pintó.*
- *Se hizo un reforzamiento de las pilas y de los mismos bastiones.*
- *En abril del 2019 se envió topografía para que hicieran un levantamiento de lo existente.*
- *Producto de varias visitas del MOPT y de la Municipalidad de San Carlos se valoró la posibilidad de colocar un puente modular en una ruta cantonal que, al parecer, no es factible por el costo que implicaría.*
- *La Dirección de Puentes del MOPT ya tiene un diseño que involucra la hinca de pilotes.*
- *Con el contrato de la Licitación Publica No. 2014LN-000017 se tienen todos los ítems para realizar este trabajo, solo se está en la inclusión de un nuevo ítem al contrato y sería el ítem de hinca de pilotes*
- *Se dio el mantenimiento a las rutas N° 751 (falta 4 km de sello) y N° 752 (totalmente sellada), a las cuales se les estaría colocando una carpeta no estructural apenas se reinicien los trabajos de la Licitación Publica N° 2014LN-000017, por considerarse rutas alternas cuando se cierre el puente. La ruta N° 751 inicia en Boca Arenal y finaliza en Aguas Zarcas, y la N° 752 comienza en Santa Rosa de Pocosol y termina en Monterrey.*
- *Todo este trabajo depende de un presupuesto especial, que se asigne una partida exclusiva para este proyecto, destinada a trabajos de mejoramiento del puente sobre el río San Rafael, ya que con el presupuesto ordinario dado para la zona 6-2 no es suficiente.*

### 32.3.2. Puente sobre el río Banano, ruta N°36

En cuanto al puente sobre el río Banano, el 17 de febrero del 2021, a través del oficio con consecutivo DIE-02-2021-0202, el Director Ejecutivo del CONAVI, Ingeniero Mario Alberto Rodríguez Vargas, señaló que:

*“En atención a su oficio N° DVTMA-2021-37, mediante el cual realiza una serie de consultas con respecto al puente sobre el Río Banano, Ruta Nacional N° 36, se le indica lo siguiente. Mediante correos electrónicos de fecha 10 y 15 de febrero de 2021, suscrito por el Ing. Edgar Manuel Salas Solís, Gerente de Contratación de Vías y Puentes, indica que a la fecha la Dirección de Puentes del MOPT no ha remitido el diseño y los planos del puente supra indicado.”*

Asimismo, señala que para este proyecto se requiere promover una contratación nueva que deberá incluir los estudios para determinar la ubicación del puente nuevo, el diseño de la estructura del puente, los accesos de aproximación, la confección de planos de catastro para expropiaciones, entre otros. Lo anterior, debido a que se detectó que el Río Banano presenta un comportamiento dinámico (evidencia del desplazamiento del cauce del río), como consta en el oficio N°GCTT 02-16-0299 de fecha 14 de marzo de 2016, el cual señala textualmente lo siguiente:

Con respecto a lo anterior, el oficio N° GCTT 02-16-0299, indica lo siguiente:

*“[...] En la imagen antes indicada, se evidencia un cinturón meándrico de aproximadamente 180,00 (ciento ochenta) metros de ancho, con tendencia a ser mayor, por lo que para colocar una estructura en ese sitio, es evidente en primera instancia y antes de realizar la contratación del diseño de los accesos y confección de planos catastro con las áreas requeridas para realizar las expropiaciones pertinentes...se requiere un estudio detallado sobre la morfología y dinámica de dicho río, el cual determinaría el comportamiento real del cauce años atrás y el posible comportamiento a futuro, así como si el sitio escogido por la Administración en su momento es el más adecuado para colocar esta estructura y si la misma deberá de ser aumentada en su longitud [...]”*

De acuerdo con lo señalado por el Gerente de Contratación de Vías y Puentes, debido a que a la fecha no existe un estudio detallado de la morfología y



dinámica del río, ni es clara la definición del sitio del puente, se desconoce cuál será la metodología constructiva que se utilizará en el proyecto.

Con respecto al financiamiento de los recursos para el proyecto, se remitió la “Ficha de Proyecto” a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). Al respecto se recibió oficio N° GD 028-2021 de fecha 05 de febrero de 2021, suscrito por el Ing. Edgar Villarreal Ruiz, Gerente a.i. de la Administración de Desarrollo de JAPDEVA, mediante el cual solicita aclaraciones sobre el proyecto, las cuales están en proceso de ser atendidas. Una vez superada la etapa de aclaraciones, a lo interno de JAPDEVA se estaría elevando la propuesta para análisis de la Junta Directiva.

No se omite manifestar que se está coordinando con JAPDEVA, un plan de intervención de varios puentes en la provincia de Limón, a corto, medio y largo plazo, dentro del cual se tiene planteado atender el puente sobre el Río Banano, el financiamiento sería con recursos provenientes del canon de pago de APM Terminals a JAPDEVA.”

Es importante aclarar que, en cuanto a ambos puentes, en la Comisión de Infraestructura del CONAFAC se ha dado seguimiento a su construcción; sin embargo, debido a los hechos acaecidos relacionados con el caso judicial denominado como “Cochinilla”, hasta tanto no exista claridad en la organización del CONAVI y los fondos presupuestarios de los que depende, la continuación de los procesos es incierta.

#### **32.4. Servicio Integral y Único de Información (SIIC)**

Como parte de las iniciativas del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), y de la Agenda Prioritaria del CONAFAC, se pretende crear un Servicio Integral y Único de Información (SIIC) para los usuarios que, por la actividad que ejercen o cualquier otro motivo, visiten la página del COMEX y deseen formular preguntas a otros Ministerios.

Este sistema tiene como objetivo que las instituciones relacionadas con trámites de importación, exportación y tránsito de mercancías puedan dar respuesta, en un corto plazo, a las solicitudes de información realizadas por usuarios, operadores de comercio nacional e internacional y otras partes interesadas. En forma simple, lo que se busca es crear un gran punto de enlace permanente interinstitucional.

En este proceso de creación de esta plataforma existe una parte de tecnologías de la información que contribuirá a realizar el enlace institucional con el Ministerio de Comercio Exterior, y otra que se encargará de suministrar los datos requeridos para disposición del público en general.

Técnicamente se trata de una plataforma con las siguientes características:

- Un sistema de información completo, actualizado y robusto,
- Una plataforma única e interconectada interinstitucionalmente,
- Simple y amigable con el usuario,
- Inclusiva
- Disponible las 24 horas al día, los siete días de la semana,
- Con plazos definidos para las respuestas,
- Con métricas que le permitan llevar un control de calidad tanto en los tiempos de respuesta como en su contenido, y que, a la vez, monitoree la experiencia del usuario y genere indicadores para la mejora continua.

Desde el punto de vista informático, se solicitará la colaboración del señor Allan Borges Quesada, Director de Informática, cuando el COMEX lo considere oportuno.

Desde el punto de vista de suministrar los datos para el sistema, por medio del Oficio **DVTMA-2021-213** del 25 de agosto de 2021, se le solicita al Licenciado Yamil Artavia Morales, Jefe del Departamento de Comunicaciones del MOPT, su ayuda con los siguientes aspectos:

1. Lista o banco de preguntas frecuentes de los usuarios sobre temas relacionados con el tráfico comercial.
2. Persona que funcione como contacto institucional a quien le llegarán las consultas para responderlas o canalizarlas a lo interno de la institución.

En consecuencia, el señor Yamil Artavia Morales, responde la petición del Viceministerio con el Oficio DVA-DSGT-CIT-2021-65 del 11 de noviembre de 2021, aporta la lista de preguntas frecuentes y aclara que las consultas se evacuarán a lo interno de la institución mediante el enlace <https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/contactenos/consultageneral>, el cual es atendido por funcionarios del Centro de Información y Trámites, ya que en su

mayoría son direccionadas a los consejos adscritos para su atención por tratarse de temas relacionados con licencias, pruebas teóricas y prácticas, estado de carreteras, transporte público, entre otros.

### **32.5. Comités Locales del CONAFAC.**

El miércoles 11 de agosto de 2021, en la Gaceta N°153, se publicó el Decreto Ejecutivo N° 43054-H-COMEX, Reglamento de organización y funcionamiento de los Comités locales de facilitación del comercio y creación de la figura del coordinador de frontera.

El objetivo de los Comités Locales es constituir un canal para que las personas usuarias y funcionarios públicos intercambien opiniones y criterios, elaboren de manera constructiva propuestas de mejora respecto de los procedimientos de exportación, importación, tránsito de mercancías y tránsito de personas, y participen activamente en los procesos de implementación de disposiciones sobre facilitación de comercio en sus respectivas ubicaciones.

Los comités son liderados por la Dirección General de Aduanas a través de los Gerentes o Subgerentes de Aduanas, quienes, a su vez, deberán informar al CONAFAC sobre las medidas e iniciativas que implementen en las áreas de su jurisdicción para mejorar la gestión del comercio exterior, así como los planes de trabajo, informes y actas de sus reuniones.

Por el momento se establecen los siguientes ocho comités locales según el artículo 2 de dicho cuerpo normativo:

1. Comité Local de Puerto Caldera.
2. Comité Local de Puertos del Atlántico.
3. Comité Local del Aeropuerto Juan Santamaría.
4. Comité Local del Aeropuerto Daniel Oduber.
5. Comité Local del Puesto Fronterizo Peñas Blancas.
6. Comité Local del Puesto Fronterizo Las Tablillas.
7. Comité Local del Puesto Fronterizo Paso Canoas.
8. Comité Local del Puesto Fronterizo Sixaola.

Por otra parte, según el artículo 7 cada Comité estará conformado por un representante de estas instituciones:

- 1.- El gerente o el subgerente de la aduana de la jurisdicción.

2.- El Director Regional o máxima autoridad en cada puerto, aeropuerto y puesto fronterizo terrestre de los siguientes Ministerios y entes públicos:

- a) Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- b) Ministerio de Salud.
- c) Servicio Fitosanitario del Estado.
- d) Servicio Nacional de Salud Animal.
- e) Dirección General de Migración y Extranjería.
- f) Policía de Control de Drogas.
- g) Ministerio de Seguridad Pública, el cual estará representado por la máxima autoridad de Fuerza Pública y un miembro de la Policía de Fronteras, en ambos casos será personal asignado a la zona de jurisdicción.
- h) Ventanilla Única de Comercio Exterior.

En consecuencia, por medio del Oficio DGA-DN-1071-2021 del 04 de noviembre 2021, el Director General del Servicio Nacional de Aduanas, señor Gerardo Bolaños Alvarado, solicitó al Lic. German Marín Sandí, Director de la Policía de Tránsito, nombrar los representantes correspondientes para los ocho comités locales.

Sin embargo, el señor German Marín Sandí, nombró únicamente dos representantes, según consta en el Oficio DVT-DGPT-2021-2152.

De ahí que el Viceministerio emitiera el Oficio DVTMA-2021-300 del 06 de diciembre de 2021 con el fin de que los nombramientos se efectuaran según el Reglamento y los requerimientos del caso; por lo que, a través del Oficio DVT-DGPT-OPT-2021-2053 del 07 de diciembre se designaron a los ocho servidores que representarán al MOPT en esos comités.

### **32.6. Portal de Comercio Exterior**

El Consejo de Facilitación de Comercio (CONAFAC), como parte de sus funciones, determinó una serie de medidas prioritarias para mejorar el ingreso, la salida y el tránsito de mercaderías por los puestos fronterizos nacionales, lo cual a su vez repercutiría de manera positiva en la competitividad del país. Dichas medidas conformaron la denominada “Agenda Prioritaria de Facilitación de Comercio”, instrumento declarado de interés público y nacional por el Decreto Ejecutivo N° 42065-MP-COMEX.

Una de las medidas establecidas en la Agenda Prioritaria es el desarrollo e implementación de un Portal de Comercio Exterior. El objetivo de este portal es contar con un sitio web que centralice la información y facilite su acceso de uso. La primera fase de este Portal, accesible en la dirección <http://portaldecomercio.comex.go.cr/>, cuenta con un módulo documental que recopila y organiza la normativa generada por diferentes instituciones sobre temas que pudieran incidir en el tráfico comercial.

En virtud de lo anterior, el CONAFAC instó a las diferentes instituciones a comprometerse a remitir regularmente la normativa o instrumentos que consideren importantes en este sentido, partiendo de aquella que se generó desde abril de 2020 hasta la fecha, según el Acuerdo adoptado en la Sesión N° 002-2021.

Es así como, por medio del oficio DVTMA-2021-192 del 06 de agosto de 2021, solicité nombrar un enlace según la dependencia del caso, a los señores Fernando Arriola Flores, Director a.i. de Atención de Emergencias y Desastres; German Marín Sandí, Director General de la Dirección General de la Policía de Tránsito; Carlos Alonso Rueda Segura, Director General a.i. de la División Marítimo Portuaria; Junior Eduardo Araya Villalobos, Director de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito; Álvaro Vargas Segura, Director de la Dirección General de Aviación Civil y Glen Calvo Picado, Jefe del Departamento de Pesos y Dimensiones del CONAVI.

Una vez que se tuvieran los enlaces, la Asesora de este Viceministerio, Licda. Judith Alvarado Villalobos, contactaría a los funcionarios designados con el fin de coordinar la forma en que se entregarían semanalmente los siguientes documentos:

1. Reglamentos o Decretos Ejecutivos que tengan relación o impacto en el tráfico comercial, que se hayan emitido, reformado o derogado.
2. Resoluciones, circulares, directrices o cualquier acto administrativo de alcance general que tenga relación o impacto en el tráfico comercial, que hayan sido emitidos, reformados o derogados.
3. Formularios declaraciones juradas u otros instrumentos que hayan sido emitidos reformados o derogados.
4. Noticias o comunicados de prensa que pudieran ser relevantes para los operadores de comercio.
5. Nada que reportar.

Como enlaces se nombraron a los servidores que se indican en el cuadro siguiente:

<b>NOMBRE</b>	<b>DEPENDENCIA</b>	<b>TELÉFONOS</b>	<b>CORREO ELECTRÓNICO</b>
1. Lic. Fernando Arriola Flores	Dirección Previsión, Mitigación y Atención de Emergencia y Desastres	2523-2403	fernando.arriola@mopt.go.cr
2. Lic. Rafael Vega Segura	Dirección General de la Policía de Tránsito	2523-3300, ext.1010 6030-2690	rafael.vega@mopt.go.cr
3. Licda. Paola Acuña Chacón	División Marítimo Portuaria	2523-2372	paola.acuna@mopt.go.cr
4. Lic. Rony Rodríguez Vargas	Dirección General de Ingeniería de Tránsito	2523-2758	rony.rodriguez@mopt.go.cr
5. Lic. Cristian Chinchilla Montes	Dirección General de Aviación Civil	2242-8185	<a href="mailto:cchinchilla@dgac.go.cr">cchinchilla@dgac.go.cr</a> <a href="mailto:transportearereodgac.go.cr">transportearereodgac.go.cr</a>
6. Ing. Martín Echeverri Brenes	Departamento de Pesos y Dimensiones del Consejo Nacional de Vialidad	2202-5301 8446-2930	martin.echeverri@conavi.go.cr

Los nombres y contactos se comunicaron al Ministro de Comercio Exterior por medio del Oficio DVTMA-2021-249 del 06 de octubre de 2021.

La Licda. Judith Alvarado Villalobos, transmitió el cronograma a seguir a todos los enlaces, quienes los viernes de cada semana, siguiendo ese cronograma, remiten los documentos recabados, correspondientes al período de abril de 2020 hasta diciembre de ese año, junto con los que se recaben en el período actual del 2021.

Por otra parte, todos los lunes de cada semana se pasan al COMEX los datos proporcionados por los enlaces para alimentar la base de datos. El siguiente es el cronograma estructurado para lo que resta de esta Administración, con la recomendación de que se continúe con este sistema de recolección de información que ha resultado eficiente.

**CRONOGRAMA  
PORTAL DE COMERCIO EXTERIOR  
AÑO 2022**

<b>FECHA DE ENTREGA</b>	<b>DOCUMENTOS REZAGADOS DESDE ABRIL 2020</b>	<b>DOCUMENTOS ACTUALES A PARTIR DE NOVIEMBRE 2021</b>
<b>VIERNES 14 DE ENERO 2022</b>	NOVIEMBRE 2020	DEL VIERNES 07 AL JUEVES 13 DE ENERO 2022
<b>VIERNES 21 DE ENERO 2022</b>	DICIEMBRE 2020	DEL VIERNES 14 AL JUEVES 20 DE ENERO 2022
<b>VIERNES 28 DE ENERO 2022</b>	ENERO 2021	DEL VIERNES 21 AL JUEVES 27 DE ENERO 2022
<b>VIERNES 04 DE FEBRERO 2022</b>	FEBRERO 2021	DEL VIERNES 28 DE ENERO AL JUEVES 03 DE FEBRERO 2022
<b>VIERNES 11 DE FEBRERO 2022</b>	MARZO 2021	DEL VIERNES 04 AL JUEVES 10 DE FEBRERO 2022
<b>VIERNES 18 DE FEBRERO 2022</b>	ABRIL 2021	DEL VIERNES 11 AL JUEVES 17 DE FEBRERO 2022

<b>VIERNES 25 DE FEBRERO 2022</b>	MAYO 2021	DEL VIERNES 18 AL JUEVES 24 DE FEBRERO 2022
<b>VIERNES 04 DE MARZO 2022</b>	JUNIO 2021	DEL VIERNES 25 DE FEBRERO AL JUEVES 03 DE MARZO 2022
<b>VIERNES 11 DE MARZO 2022</b>	JULIO 2021	DEL VIERNES 04 AL JUEVES 10 DE MARZO 2022
<b>VIERNES 18 DE MARZO 2022</b>	AGOSTO 2021	DEL VIERNES 11 AL JUEVES 17 DE MARZO 2022
<b>VIERNES 25 DE MARZO 2022</b>	SETIEMBRE 2021	DEL VIERNES 18 AL JUEVES 24 DE MARZO 2022
<b>VIERNES 01 DE ABRIL 2022</b>	OCTUBRE 2021	DEL VIERNES 25 AL 31 DE MARZO 2022
<b>VIERNES 08 DE ABRIL 2022</b>		DEL VIERNES 01 AL 07 DE ABRIL 2022
<b>VIERNES 15 DE ABRIL 2022</b>		DEL VIERNES 08 AL 14 DE ABRIL 2022
<b>VIERNES 22 DE ABRIL</b>		DEL VIERNES 15 AL 21 DE ABRIL



<b>2022</b>		<b>2022</b>
<b>VIERNES 29 DE ABRIL 2022</b>		<b>DEL VIERNES 22 AL JUEVES 28 DE ABRIL 2022</b>
<b>VIERNES 06 DE MAYO 2022</b>		<b>DEL VIERNES 29 DE ABRIL AL JUEVES 05 DE MAYO 2022</b>

### **32.7. Calle de Piedra y Predio Cholomar**

Por medio del Oficio DM-COR-CAE-066-2021 del 27 de octubre de 2021, el Ministro de Comercio Exterior, Andrés Valenciano Yamuni, requiere la colaboración del MOPT debido a que las zonas primarias de los Puestos Fronterizos Paso Canoas y Peñas Blancas presentan un grave deterioro de los espacios por donde circulan las Unidades de Transporte (UT) y vehículos particulares. Señala que el predio conocido como “Cholomar” tiene hundimientos y desniveles en el suelo, lo que genera una afectación en el flujo vehicular y representa un riesgo para la seguridad de los funcionarios y usuarios que transitan diariamente por esa zona. En el caso del Puesto Fronterizo Peñas Blancas, la vía conocida popularmente como “Calle de Piedra” también se caracteriza por los hundimientos y daños considerables que afectan el paso de las unidades de transporte (UT) por esta área. En ambos casos, el mal estado del suelo provoca un alto congestionamiento en estas zonas, así como el riesgo de que las UT se vuelquen.

Ahora bien, aunque se acudió al CONAVI enviando el Oficio DVTMA-2021-279 del 08 de noviembre de 2021, la respuesta de esta entidad no fue satisfactoria, ya que, por una limitación legal, no existen contratos abiertos que permitan atender las rutas de lastre.

Por tal motivo, se recurre a la División de Obras Públicas por medio del Oficio DVTMA-2021-292 del 26 de noviembre de 2021. Gracias a la intervención de su Director, el Ingeniero Ariel Vega León, se efectuaron los contactos regionales del caso para la aplicación de lastre en la calle de piedra. La confirmación de este hecho se anunció con mucha satisfacción y agradecimiento en la Sesión Ordinaria N°11-2021 del Conafac el 16 de diciembre de 2021, la última de ese año.

## **32.8. Plan logístico de carga (en Comisión de Infraestructura del Conafac)**

El Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLog) es un novedoso instrumento de planificación que orienta la acción pública en materia del manejo de la logística de cargas, con el propósito de estimular, apoyar y fortalecer el comercio a lo interno y lo externo de un país. De allí que, este instrumento identifique áreas de atención prioritaria y defina estrategias y acciones de corto, mediano y largo plazo que permitan motorizar el intercambio comercial, y con ello, la competitividad.

### **32.8.1. Sobre el Plan Nacional de Logística de Cargas.**

El propósito subyacente en el proceso de generación de un Plan Nacional de Logística de Cargas es promover el desempeño y la madurez de los componentes del sistema logístico nacional:

- **Desempeño Logístico:** El desempeño logístico se refiere a la eficiencia relativa de las actividades que se llevan a cabo a lo largo de las cadenas o segmentos logísticos. Generalmente el desempeño es medido a través de indicadores, por lo general numéricos, asociados al costo, tiempo, grado de variabilidad de los procesos y riesgo relativo incurrido.
- **Madurez logística:** La madurez logística de una cadena o un sistema está determinada por varios factores entre los cuales destacan: la eficiencia de la estructura, el posicionamiento relativo de sus actores y el grado de poder de negociación de cada uno, la existencia de infraestructura dedicada, entre otros. En general, la madurez se refiere a la cohesión e integración relativa entre los procesos y los actores en un marco común que comparte objetivos y riesgos, y el valor que los operadores logísticos y otros actores agregan a la cadena o segmento. Hace referencia al incremento del valor que se logra a través de actividades logísticas. El grado de madurez es más bien un aspecto cualitativo.

### **Red institucional del Sector Logístico en Costa Rica**

El sistema de logística de cargas en Costa Rica está constituido por un conjunto de actores cuya acción incide de manera directa o indirecta en su desarrollo. La integración y articulación de estas acciones ha sido un elemento central en el proceso de planificación.

### **Entes y Organizaciones públicas y privadas con Incidencia en el Sector de Logística de Cargas en Costa Rica**

<b>Instituciones Públicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consejo de Nacional de Facilitación de Comercio - Confac</li> <li>• Ministerio de Agricultura y Ganadería - MAG (SENASA, SEFITO)</li> <li>• Ministerio de Comercio Exterior – COMEX</li> <li>• Ministerio de Economía, Industria y Comercio – MEIC</li> <li>• Ministerio de Hacienda (Dirección General de Aduanas)</li> <li>• Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica – MIDEPLAN</li> <li>• Ministerio de Obras Públicas y Transportes - MOPT</li> <li>• Promotora de Comercio Exterior – PROCOMER</li> <li>• Instituto Costarricense de Ferrocarriles – INCOFER</li> <li>• Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico – INCOP</li> <li>• Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico – JAPDEVA</li> <li>• Ministerio de Salud</li> <li>• Policía de Control de Drogas</li> </ul>
<b>Entes gremiales y no gubernamentales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asociación Costarricense de Logística – ACL</li> <li>• Cámara Costarricense de Importadores, Distribuidores y Representantes – CRECEX</li> <li>• Cámara Nacional de Transportistas de Carga – CANATRAC</li> <li>• Consejo de Promoción de la Competitividad - CPC</li> <li>• Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado – UCCAEP</li> <li>• Cámara de Exportadores de Costa Rica CADEXCO</li> </ul>

### **Proceso de formulación del PNLog en Costa Rica.**

El PNLog de Costa Rica fue formulado a partir de la metodología desarrollada por el BID para tales fines y resultó de un proceso dinámico en el que participaron activamente los distintos actores públicos/privados del sector de logística de cargas del país. Este aspecto constituyó el elemento distintivo y fundamental del enfoque metodológico escogido, por cuanto está orientado a:

- a) procurar el abordaje transversal y completo de los temas críticos para el sector,
- b) crear el espacio para el diálogo estratégico entre los actores clave, y
- c) garantizar la apropiación temprana de las decisiones tomadas colectivamente.

## Situación actual del sistema logístico nacional

### 1. Lineamientos de Política

Costa Rica es un país con una amplia cultura de planificación, y si bien no existe una política que integre los diferentes sectores que conforman las actividades de manejo de cargas, existen diversos instrumentos que aportaron lineamientos para la formulación de una Política en el sector. Entre los más importantes.

- El Plan Nacional de Desarrollo formulado por la Administración de turno a través del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.
- Plan Nacional de Transportes 2011-2035, formulado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (2011).
- Los Planes Maestros de desarrollo portuario y aeroportuario, que promueven las diferentes instituciones que participan del sector, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El **Plan Nacional de Desarrollo**, determina los objetivos fines y metas que deberá lograr cada Administración para que los diferentes sectores que conforman el Poder Ejecutivo maximicen la competitividad y generen los mejores resultados en cada una de las diferentes actividades que desarrollen, a través de las políticas públicas que emita cada sector.

El **Plan Nacional de Transportes (PNT)** 2011-2035, formulado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ofrece una visión integrada del sistema de transportes de Costa Rica (año 2035). Como parte de esa visión, el PNT tiene entre sus metas la consecución de un “sistema de transporte orientado a la facilitación del comercio, que constituya una herramienta para la actividad económica y productiva del país, y sirva para potenciar la integración de Costa Rica en el mercado internacional a través de la mejora de sus exportaciones”

Los **Planes Maestros**, en especial los portuarios y los aeroportuarios, son instrumentos de planificación de mediano plazo, en los cuales se establecen las necesidades de desarrollo que deberá tener cada una de éstas terminales, previendo las condiciones y cambios que podrían presentarse a lo largo del período de estudio,

sean exógenas o endógenas, para obtener la máxima eficiencia como sitios destinados al intercambio modal.

Adicionalmente, para la elaboración del PNLog se consideraron, entre otros, los instrumentos siguientes:

## **2. Imagen objetivo del sistema de logística de cargas de Costa Rica**

El sistema de logística de cargas de Costa Rica se estructura a través de un sistema de infraestructura troncal o primaria que interconecta a los subsistemas estratégicos secundarios, en particular los corredores viales, puertos, aeropuertos y pasos de frontera, así como los nodos logísticos (zonas o plataformas de actividad o intercambio modal). En este sistema operan una gama de servicios que sirven a las distintas cadenas logísticas nacionales, agregan valor a sus operaciones y manejan mecanismos de apoyo a los procesos de comercio exterior.

Respecto a la infraestructura vial, el sistema está integrado por corredores de prioridad logística, ejes que a su vez son un subconjunto de la red primaria estratégica definida en el Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011-2035, además de la red terciaria prioritaria que sirve a las principales zonas productivas. Estos ejes están constituidos por:

- Corredor Pacífico, entre Paso Canoas y Peñas Blancas
- Corredor Nor-Atlántico, entre los pasos de frontera de Sixaola y Tablillas
- El Corredor Central entre la GAM y Peñas Blancas
- La conexión transversal entre Caldera y Limón-Moín

Dada la complejidad de acciones a implementar y la multiplicidad de agencias involucradas no solo al nivel nacional sino regional – en particular los Corredores Nor-Atlántico y Pacífico–, se amerita implementar una gerencia en cada corredor regional que coordine no sólo la implementación de las distintas partes de los proyectos sino que monitoree su desempeño (demoras, seguridad vial y de la carga, costos, etc.), y que tenga su correspondencia en una gerencia nacional que armonice las acciones sobre la totalidad de estos corredores y los nodos logístico.

En términos de nodos principales, destacan no sólo aquellos con un mayor movimiento de mercancías a nivel nacional sino los que sirven a los subsistemas logísticos prioritarios:

- Los cuatro pasos de frontera: Peñas Blancas, Paso Canoas, Sixaola y Tablillas
- Los puertos de Limón-Moín y Caldera, y

- Los embarcaderos de Puntarenas, Paquera y Playa Naranjo, que sirven a los subsistemas de apoyo al turismo y al agro.
- El aeropuerto Juan Santamaría, el aeropuerto de Pavas, el aeropuerto de Liberia (carga agrícola), así como los futuros aeropuertos Metropolitano de Orotina, del Limón y de la zona sur.
- Las zonas de actividad logística de apoyo al movimiento auxiliar portuario y aeroportuario (Limón-Moín, Caldera, centro de carga del aeropuerto de San José), zona logística de distribución urbana de la GAM, zonas logísticas de apoyo al sector productivo (Liberia, Ciudad Quesada), y zonas logísticas de apoyo al movimiento fronterizo, que actualmente son propiedad de las principales empresas logísticas, aunque actúan en función de sus propios intereses, antes que por los intereses del sector.

### **3. Acciones sobre los componentes básicos del SLN**

#### **3.a. Infraestructura**

En lo que respecta a infraestructura portuaria, se contemplan la Zona de Actividad Logística (ZAL) de Limón-Moín y el programa de desconcentración de las zonas actualmente ocupadas por almacenes extraportuarios; en Caldera las acciones prevén la elaboración del plan maestro del puerto, las inversiones en el rompeolas y la modernización del puerto, así como la ZAL de apoyo a las actividades logísticas generadas en el área de influencia. Con estas acciones se mejoraría la calidad y capacidad de los servicios, a la vez que se complementaría el rol de nodos de transporte y logística que deben satisfacer dichas instalaciones a fin de dar un servicio integral a los usuarios.

#### **Servicios**

El PNLog prevé una serie de acciones dirigidas a fortalecer y desarrollar la gama de servicios de transporte y logística de apoyo a las distintas cadenas logísticas nacionales. En primer lugar, destacan las acciones en el sector de transporte marítimo y aéreo que tienen como finalidad revisar la estructura tarifaria y las condiciones de prestación competitiva del servicio, a la vez que la redefinición del sistema de gestión portuaria de Limón-Moín como resultado de la concesión al sector privado.

Para los **servicios logísticos de valor agregado**, se han contemplado análisis de las principales cadenas logísticas que permitan identificar las oportunidades de mejoras en el desempeño y madurez y de los cuales deben derivar acciones dirigidas a generar incentivos para el surgimiento y/o diversificación de la oferta, en particular la agrícola. Igualmente se contempla la creación de una bolsa de carga, acción indispensable para promover un mercado virtual de servicios, promover la triangulación de la carga y optimizar el uso de la infraestructura, y el plan para el desarrollo de TIC para la logística empresarial.

### **Procesos de Comercio Exterior**

Las acciones de apoyo a la modernización de sistemas de apoyo a procesos de comercio exterior contemplan las acciones de coordinación bilateral que conduzcan progresivamente a una reingeniería de procesos de comercio exterior bajo una perspectiva de controles binacionales integrados con los dos países vecinos,

Respecto a los **sistemas de apoyo**, las acciones contemplan las mejoras en el TIC@ y previsiones para iniciar el TIC@2 una vez que haya alertas de obsolescencia tecnológica, al igual que la implementación del VUCE. Todo ello debe ir acompañado de planes de comunicación a los usuarios sobre su uso.

Se han incluido medidas dirigidas a promover la coordinación entre las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, y la futura interconexión de ésta los sistemas TIM/VUCE/TIC@

De forma específica, se contemplan acciones inherentes a procesos aduaneros y fitosanitarios: apoyo a la implementación del programa OEA a todo nivel (incluyendo PYMES), de sistemas de inspección no intrusiva, de rastreo satelital de vehículos y carga, y simplificación de procedimientos fitosanitarios y de otras agencias. Igualmente se incluyen incentivos para promover el desarrollo de almacenes fiscales privados tanto para mercancía seca como refrigerada.

### **3.b. Acciones sobre elementos complementarios. Institucionalidad**

El primer grupo de acciones concierne la institucionalidad de la logística de cargas. Una de las principales acciones sobre la que hubo consenso en las sesiones para generar el PNLog es que la creación de un ente dedicado a dirigir, coordinar y monitorear la ejecución del plan, así como de evaluar su impacto en el sistema (Observatorio), es una prioridad de corto plazo.

Esto que se inició con la Mesa de coordinadora de Logística del CPCI – y que debe mantenerse como tal dado que es la instancia de coordinación y decisión de alto nivel –, requiere ser complementado por una instancia de coordinación de la ejecución. Aun cuando Costa Rica es un país de tamaño moderado, la diversificación de su economía determina una cierta complejidad del sistema y a la fecha no hay ninguna institución o dependencia que pareciera pudiese asumir esto de forma sostenible. De ahí la importancia de elaborar un estudio de factibilidad institucional que permita definir la forma y nivel que la misma adoptaría.

Destaca igualmente la acción dirigida a reformar el **sistema de concesiones y participación pública/privada** en general, habida cuenta de la gran cantidad de acciones del PNLog que deben idealmente ser realizadas con financiamiento privado. Esto va más allá del sistema de concesiones viales e incluye las concesiones de plataformas de actividad logística, de sistemas de apoyo y eventualmente equipamiento (escáneres, otros)

## **Legal**

En material legal, una de las principales acciones acordadas es definir un marco legal que permita mantener las prioridades establecidas en el Plan y consolide la definición del sistema logístico hecha durante su formulación. Esta ley debe ser una ley marco que incluya la definición del sistema, establezca las modalidades de decisión y financiamiento, consolide la institucionalidad del sector y apoye, en general, su desarrollo. Por otra parte, la dificultad de gestión de proyectos en Costa Rica, en particular de infraestructura, ratifican las acciones definidas en el PNT en materia de modernización y simplificación del sistema de gestión de obras viales y obras en general. En materia de servicios, las acciones prioritarias consisten en la modernización de la Ley de Tránsito Terrestre en lo relativo al transporte de carga, la revisión de la aplicabilidad del régimen de Zonas Francas a las futuras ZAL, y la revisión del marco regulatorio de servicios aéreos y marítimos.

Sobre la legislación de comercio exterior las acciones contemplan la modernización la legislación aduanera, revisión de notas técnicas en general y de los convenios bilaterales suscritos hasta la fecha y que inciden en los flujos de las mercancías.

## **RRHH**

Finalmente, destaca el tema de formación y capacitación de RRHH. Las acciones al respecto consisten en diseñar una Estrategia Nacional de capacitación de RRHH en



logística y en transporte, un plan de formación específico a los principales subsistemas logísticos, y finalmente un programa de capacitación continua al personal responsable del control de las operaciones de comercio exterior.

### **3.c. Costos de inversión**

- El monto total de inversión prevista en elementos que no cuenta con financiamiento asciende aproximadamente a 670 millones de USD, inversión que corresponde a un plazo aproximado de 10-12 años.
- De este total, el 75% lo representa la inversión mixta a través de participación público/privada, principalmente en plataformas de actividad logística, sistemas de apoyo a la coordinación logística y a procesos de comercio exterior en los cuales la gestión privada es práctica habitual del sector.
- De la inversión netamente pública el 4% aproximadamente (24,6MM USD) está representado por preinversión y el 21% por inversión directa (142 MM USD).

Este monto no toma en cuenta los aportes eventuales que el sector público eventualmente tiene que hacer en un proyecto de concesión APP, tal como el aporte de terrenos o las inversiones en servicios públicos. Este monto debe ser determinado y evaluado caso por caso.

#### **32.8.1. Antecedentes y seguimiento en la Comisión de Infraestructura del CONAFAC.**

El Proyecto Mesoamérica es un mecanismo de diálogo y coordinación que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración entre diez países de la región (Belice, México, República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Colombia), facilitando la gestión y ejecución de proyectos y el desarrollo de actividades de interés regional de importancia estratégica, orientadas a mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Este proyecto forma parte del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla y busca potenciar la interconexión y la cooperación entre los países de la región.

Dentro del marco de actividades del eje económico del Proyecto Mesoamérica, se creó la Comisión Técnica Regional de Transportes, la cual es coordinada permanentemente por Costa Rica. Asimismo, se cuenta con el apoyo técnico de entes financieros internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el Banco de América

Latina (CAF), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre otros.

Para abordar este tema, en el año 2014 se concluyó un estudio denominado *Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica*, desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo, el cual permitió definir una serie de acciones a adoptar a nivel regional para mejorar la logística de cargas y el comercio regional.

A partir del estudio, Costa Rica recibió como beneficio una cooperación técnica no reembolsable para la elaboración del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) 2014 – 2024, el cual es un instrumento de planificación de largo plazo que sintetiza la estrategia y acción pública en materia de logística de cargas, con miras a mejorar el desempeño y la madurez del sistema logístico nacional, potenciar el comercio exterior y con ello, apoyar el desarrollo del país y aumentar su competitividad.

A partir de tales estamentos, el Plan Nacional de Logística de Cargas se declara de interés público y se oficializa con rango de Política Pública la ejecución de las acciones en él contenidas, el día 20 de julio de 2018, mediante Decreto Ejecutivo N°41112-MOPT, plasmado en el diario oficial La Gaceta N°132.

Originalmente, el seguimiento del PNLOG fue asignado al Consejo Presidencial para la Competitividad e Innovación (CPCI), dada su participación como institución líder durante la formulación del PNLOG. El CPCI fue creado en el año 2010 con el objetivo de articular esfuerzos e iniciativas gubernamentales que fortalezcan la competitividad e innovación en el país. Sin embargo, a raíz del cambio de Administración en el año 2018, el Consejo fue disuelto y el seguimiento del Plan perdió su rumbo.

En la presente administración, la Arquitecta Jessica Martínez (directora de la SPS, 2018 - presente) vio la necesidad de recuperar el seguimiento a las iniciativas que fueron pactadas en el PNLog. En este sentido, encargó a funcionarios de la Secretaría, indagar sobre los elementos que componen el Plan y dar seguimiento a las actividades en él contenidas que son competencia del Ministerio, así como realizar las coordinaciones necesarias con otros entes para conocer el estado de iniciativas que no son competencia directa del Ministerio.

Durante el proceso de recolección de información para dar seguimiento al Plan, nuestro Despacho colaboró ampliamente con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. En conjunto con funcionarios de esta dependencia, nace la iniciativa de tomar en consideración al CONAFAC para recabar gran cantidad de información que permita conocer el estado de muchas de las iniciativas enmarcadas en el Plan.

El Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC) es un órgano adscrito al Ministerio de Comercio Exterior que tiene la función de facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio con respecto al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Asimismo, tiene incidencia en proyectos de mejora de procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica con el objetivo de mejorar las relaciones comerciales.

Durante los años 2020 y 2021, se han realizado una serie de presentaciones a la Comisión de Infraestructura del CONAFAC, en donde se han expuesto los contenidos del PNLog y se ha externado la importancia de contar con información actualizada sobre cada uno de los procedimientos e iniciativas que originalmente contempló el Plan. La Comisión se encuentra en un proceso de revisión exhaustiva de los elementos del Plan, con el objetivo de solicitar información específica a cada una de las instancias correspondientes y así, colaborar en la actualización y seguimiento del PNLOG.

Actualmente la Secretaría Técnica del CONAFAC está revisando la última versión de la matriz del Plan Nacional Logístico de Cargas.

### **32.9. Directriz de contingencia para la Terminal de Contenedores de Moín.**

La empresa APM TERMINALS MOÍN SOCIEDAD ANÓNIMA, conocida como APM Terminals, resultó adjudicataria de la Licitación Pública Internacional N° 2009LI-000001-00200, promovida por el Estado costarricense para la “Concesión de obra pública con servicio público para el financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín”.

El 78% de las exportaciones del país se realizan a través de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), lo que demuestra que Costa Rica brinda un servicio portuario en la provincia de Limón de primer mundo. No obstante, la operación de la empresa APM Terminals también ha demostrado que el sistema de operación de la Terminal no es infalible y, eventualmente, puede presentar deficiencias y fallas de diversa índole, ya sean técnicas, mecánicas o estructurales, por mencionar algunas.

Se han presentado en la TCM al menos dos casos importantes que justificaron la intervención de la Administración Concedente para garantizar la continuidad de los servicios portuarios. El primero ocurrió el 20 de mayo de 2019, cuando uno de los transformadores del sistema de energía eléctrica que abastece la TCM dejó de funcionar inesperadamente, por lo cual el Viceministro de Infraestructura y Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mediante el oficio DVIC-2019-195 del

21 de mayo de ese año, solicitó al representante legal de APM Terminals la colaboración pertinente para coordinar el traslado de varios buques portacontenedores a la Terminal Gastón Kogan, administrada por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

La segunda situación extraordinaria se conoció por medio del oficio 2021-DIR-202 del 27 de abril de 2021, en el cual el Representante legal de APM Terminals informó a la Gerencia de Proyecto del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), los desperfectos que presentaron dos grúas pórtico (STS-02 y STS-04) durante la segunda quincena del mes de abril y parte de mayo de 2021, lo que generó una afectación directa a las operaciones de al menos 25 buques, y la cancelación de algunas recaladas en la Terminal, según comunicaron los agentes navieros.

Por tal razón, en el Consejo Nacional de Facilitación de Comercio (CONAFAC), en la sesión extraordinaria N° 006-2021 del 23 de junio de 2021, debido a las manifestaciones de los representantes de organizaciones y cámaras del sector privado, quienes plantearon la urgente necesidad de que el servicio que brinda APM Terminals sea eficiente y sin retrasos, acordó lo siguiente:

*Acuerdo N°2: “Considerando la importancia del mantenimiento de un flujo continuo de atención en los puertos, incluso ante situaciones obstaculizantes, sean previsibles o no, se solicita al CNC y al MOPT trabajar con la concesionaria APM Terminals y JAPDEVA para la elaboración de una propuesta de plan de contingencia para la Terminal. Para el desarrollo de dicho plan se sugiere explorar con actores del sector público y privado que integran CONAFAC tanto necesidades, nudos críticos, como sugerencias concretas que ayuden a atender la situación actual en la Terminal. (...).”*

Ahora bien, dado que los eventos correspondientes a hechos fortuitos o fuerza mayor, se pueden presentar de forma esporádica, originando un impacto negativo en la prestación del servicio de la TCM, El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) efectuó un borrador de directriz que permita el uso de las terminales portuarias administradas por el Estado ante situaciones debidamente calificadas, todo ello según los mismos fundamentos jurídicos que contiene el Contrato de la Concesión.

Según esta directriz, denominada *“USO DE LAS TERMINALES PORTUARIAS ADMINISTRADAS POR EL ESTADO ANTE SITUACIONES DEBIDAMENTE CALIFICADAS QUE AFECTEN EL FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL DE*

*CONTENEDORES DE MOÍN CON EL FIN DE MANTENER LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS*”, ante situaciones extraordinarias y eventuales, debidamente calificadas, ya sean internas o externas, que afecten negativamente el funcionamiento normal de la TCM, con la consecuente pérdida total o parcial de la capacidad de atención de buques por un período superior o igual a 48 horas, la Administración Concedente podrá solventar la falta de operatividad utilizando las Terminales portuarias administradas por el Estado, hasta tanto la TCM recupere la capacidad operativa plena y los efectos transitorios del evento disruptivo hayan cesado.

El borrador de Directriz fue revisado por los asesores de mi Despacho, quienes efectuaron algunos ajustes importantes, partiendo de los antecedentes que se han expuesto. La Directriz todavía no está vigente debido a que se encuentra en análisis en el Consejo Nacional de Concesiones.

### **33. Participación en convenio tripartita: MOPT, SEFITO e INCOP.**

El Servicio Fitosanitario del Estado (SFE), está adscrito al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), de acuerdo con la Ley N° 7664 de Protección Fitosanitaria y la Ley N° 1970 de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria. Es el órgano del sector público que tiene como parte de sus competencias el control fitosanitario y la autorización de las importaciones y exportaciones de productos agropecuarios (mercancías de origen vegetal, agroquímicos, maquinaria e insumos agrícolas), por lo que debe certificar su sanidad e inocuidad, en los diversos puntos oficiales de entrada y salida al país, establecidos en puertos, aeropuertos y fronteras terrestres.

El MOPT, mediante la Ley N° 9283, Aprobación de los Contratos de Préstamo N° 3071/OC-CR y N° 3072/CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para el financiamiento del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT), promovió la consultoría para el desarrollo del Plan Maestro del Litoral Pacífico con Énfasis en Puerto Caldera; estudio que abordó la necesidad de mejorar los servicios de laboratorio brindados por el Estado para el otorgamiento de autorizaciones sanitarias, para la exportación e importación de mercancías, en procura de la optimización de los servicios y las instalaciones en favor de los usuarios.

Ahora bien, mediante el Acuerdo Ejecutivo N° 252, ya se le había otorgado un permiso de uso al MAG, por un periodo de 25 años, sobre tres áreas de terreno en el Complejo Portuario de Caldera, donde instalaron las oficinas administrativas en el primero, zona de fumigación, incinerador y bodega en el segundo y, un laboratorio de fitozoopatología cerca de la entrada de Mata Limón en el tercero. No obstante, dicho permiso había vencido en el año 2015.

Por tal razón, por medio del Oficio con consecutivo DSFE-0094-2020 del 05 de febrero de 2020, el Director Ejecutivo del Servicio Fitosanitario del Estado, Ingeniero Fernando Araya Alpizar, solicitó al Ministerio de Obras Públicas y Transportes suscribir un nuevo Convenio con el fin de brindar sus servicios al Puerto de Caldera.

Fue necesario realizar un estudio técnico “in situ” para determinar el área que el MOPT podría facilitar al Servicio Fitosanitario del Estado, que sirviera a sus propósitos y a los intereses de las instituciones (MOPT e INCOP) en cuanto al desarrollo futuro del Plan Maestro.

El Servicio Fitosanitario del Estado seleccionó un área en la cual se dispondría una bodega para almacenar el bromuro de metilo, compuesto químico que se emplea en los tratamientos de productos de exportación e importación, todo ello como complemento integral de la labor fitosanitaria-cuarentenaria, que realiza esta institución, en favor del usuario, de la eficiencia de las operaciones portuarias y de la protección del país.

Las áreas que el INCOP, como administrador del puerto, había destinado tiempo atrás para el uso de oficinas y el laboratorio de fitopatología del SFE, se mantendrían tal cual, en el nuevo convenio, ya que, además, existe otro convenio con los concesionarios, mediante el cual ratificaron su beneplácito en que el SFE ejecute sus funciones dentro del área concesionada.

El objeto del convenio que se suscribió es otorgar al Servicio Fitosanitario del Estado (SFE) el uso y disfrute de ciertas áreas para la ejecución de sus funciones, con el fin de garantizar que los productos de origen vegetal que se importan y exportan sean inocuos y no representan peligro para la salud, así como para el almacenaje del bromuro de metilo. Básicamente son las siguientes:

-1914 m<sup>2</sup> que el MOPT otorgará en Puerto Caldera para el almacenaje del bromuro de metilo, cuyas coordenadas se definen en el siguiente recuadro:

VÉRTICE	ESTE	NORTE
1	420887.287	1095719.850
2	420905.085	1095695.797
3	420853.956	1095657.885

4	420835.967	1095682.196
---	------------	-------------

- el sitio que el INCOP ha destinado para que dentro de las instalaciones del área concesionada operen las oficinas del SFE como hasta ahora lo han hecho y el laboratorio de diagnóstico en fitopatología. La ubicación del arco de aspersión se registrará por lo dispuesto por el Plan Maestro.

### **34.Redacción y suscripción del Convenio de uso de suelo para la instalación de escáneres en Puerto Caldera**

En agosto de 2021, la Viceministra de Ingresos del Ministerio de Hacienda, señora Elizabeth Guerrero Barrantes, por medio del oficio DVMI-0259-2021, solicitó el apoyo del MOPT para ubicar algún terreno aledaño al Puerto de Caldera que sirviera para instalar un sistema de inspección no intrusivo.

Como respuesta a esa petición, desde mi Despacho se instruyó la conformación de un grupo de trabajo interinstitucional integrado por funcionarios del INCOP, del MOPT y del Ministerio de Hacienda, que analizara el tema en sus diferentes aristas, y determinaran el mejor lugar para el SINI

Se valoraron dos opciones, una que planteó el Ministerio de Hacienda, muy cercana a la entrada principal a la actual zona de operación portuaria (zona primaria) y otra que propuso el INCOP al norte de esta instalación, con acceso por la calle perimetral que conduce al rompeolas. Los criterios técnicos del INCOP fueron de suma importancia porque el lugar que propuso es muy amplio, de fácil acceso y casi no interfiere con los flujos de carga de la operación portuaria. Además, permitiría ampliar estas instalaciones sin causar mayores afectaciones a las actividades en la terminal. Cabe indicar que esta ubicación responde plenamente a los planes trazados en el Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico con Énfasis en Caldera, de cara a la ampliación prevista para esta terminal.

Por otra parte, una vez en funcionamiento, el SINI podría integrarse con facilidad a la zona de operación portuaria y cumplir con los lineamientos de seguridad establecidos en el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y en el Código de Protección de Buques e instalaciones Portuarias (PBIP), los cuales fueron ratificados por Costa Rica.

De manera paralela este equipo interinstitucional analizó la opción de que los operadores de las concesiones del Puerto de Caldera se hicieran cargo de la construcción, la instalación y la operación del SINI. Debemos considerar que los puestos de atraque 1, 2 y 3 se rigen por un modelo de concesión de gestión de servicios públicos, cuya infraestructura ya está provista, sin contemplar la posibilidad de que se modifique, se amplíen o se construyan obras nuevas. En cuanto al puesto 4, se trata de una concesión de obra pública con servicio público para la descarga de graneles sólidos. Es decir, estamos en presencia de dos concesiones cuya naturaleza jurídica y contractual no establece margen alguno para la construcción y operación de un sistema de inspección no intrusiva de contenedores, lo que descartó de manera definitiva esta posibilidad.

Como resultado, el grupo de trabajo acordó elaborar y suscribir un convenio interinstitucional para autorizar el uso del terreno seleccionado mientras se realizan los estudios de preinversión que permitan determinar la forma de ejecución futura de las obras, ya sea concesionando la construcción, instalación y operación de este servicio a un nuevo operador dentro del marco establecido por la Ley N° 7762, *Ley de Concesión de obras públicas con servicios públicos* o realizando la construcción y la operación del sistema mediante un acuerdo con algún gobierno amigo o alguna organización internacional especializada.

El acuerdo interinstitucional denominado “*CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL MINISTERIO DE HACIENDA PARA QUE SE OTORGUE EL USO DE UN PREDIO DESTINADO A LA INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVO EN EL PUERTO DE CALDERA*” fue redactado por los Asesores del Despacho, con la participación de un grupo técnico de funcionarios de la División Marítimo Portuaria y los servidores del Ministerio de Hacienda. Finalmente se suscribió el 19 de abril de 2022.

Tal como lo hemos expuesto en párrafos anteriores, con base en el Convenio, el MOPT se comprometió a otorgar al Ministerio de Hacienda (MH), el uso y disfrute de un bien inmueble ubicado en la zona portuaria reservada de Caldera, con el fin de llevar a cabo el proyecto para la instalación de Sistemas de Inspección no Intrusivos, ya sea por cuenta propia o por medio de un tercero. El predio tiene un área de 7940 m<sup>2</sup> y la ubicación precisa, en coordenadas nacionales CRTM05, se detalla en el Convenio.

Este Convenio tiene una vigencia de cinco (05) años a partir de su firma. Se puede prorrogar automáticamente por un período igual, mediante comunicación escrita entre las partes, enviada al menos con tres (03) meses de antelación a su vencimiento.

Durante el plazo de vigencia, se deben solventar los siguientes aspectos:

1. El Ministerio de Hacienda implementará el instrumento legal idóneo para ejecutar e iniciar la fase de inversión del proyecto.



2. Las partes deben suscribir un nuevo convenio que regule la forma en que se ejecutará y administrará el proyecto durante su fase de inversión.
3. Las partes deben completar los actos administrativos restantes que permitan el inicio del proceso constructivo.

De cumplirse las tres condiciones anteriores antes del plazo establecido, el convenio perderá su vigencia y será sustituido por el nuevo que regirá a partir del inicio de la etapa constructiva.

En este primer acuerdo no se incluyó al INCOP, pues se trata de un convenio para reservar y autorizar el uso del terreno en el cual se instalará el SINI mientras se llevan a cabo los estudios de preinversión que solicita el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), se realizan los diseños finales de esa instalación, se preparan y aprueban los planos constructivos, y se concluyen los preparativos para dar inicio a la construcción. Debe considerarse que por medio del Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón, Ley N°5582 y sus reformas, se definió y reservó el área que constituiría la zona portuaria reservada de Caldera, autorizando al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a ejecutar las obras de infraestructura necesarias para ampliar dicho Puerto, incluidas las obras costeras que se requieran para conservar, mantener o proteger las instalaciones y facilidades del puerto.

Adicionalmente, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional, por disposición del artículo 4 de la Ley N°3155. Así lo reitera la Procuraduría General de la República al comentarlo en el Pronunciamiento C- 195-2018 del 17 de agosto de 2018, tal y como se transcribe: *“De la anterior norma se desprende que el MOPT cuenta con una atribución general de control y regulación sobre los puertos y, específicamente sobre todo lo relativo al transporte marítimo, pues se trata del ejercicio de una competencia nacional. Esto se refuerza a partir de la naturaleza especial de los muelles y los mares, que por tratarse de bienes de dominio público no pueden salir del control del Estado por disposición constitucional.”* Esto le da al MOPT plenas facultades para suscribir este primer convenio con el Ministerio de Hacienda, sin considerar, por el momento, la participación del INCOP.

En las etapas subsiguientes, como condición para iniciar el proceso constructivo, será necesario firmar otro convenio en el cual se deberá incluir la participación del INCOP y, eventualmente, del Consejo Nacional de Concesiones u otras entidades. En este segundo acuerdo, se autorizará la construcción y la operación del SINI, integrándolo a la zona de operación portuaria existente y se definirá el mecanismo y los actores responsables de su ejecución. Este segundo Convenio deberá garantizar el cumplimiento de las disposiciones del

Convenio SOLAS y del Código PBIP en lo que a la seguridad de las instalaciones portuarias se refiere.

La Organización Mundial de Aduanas define los Sistemas de Inspección No Intrusiva (SINI), como aquellos mecanismos tecnológicos que permiten la revisión y el reconocimiento de las mercancías, sin la necesidad de abrir el medio de transporte; es decir, el SINI posibilita un servicio integrado de inspección mediante diferentes componentes tecnológicos a nivel de aduanas, mediante el cual se pretende aportar beneficios que contribuyan al efectivo ejercicio del control aduanero y la facilitación del comercio, tales como: prevención del ingreso y salida de contenedores de carga del territorio nacional con sustancias psicotrópicas, estupefacientes y drogas no controladas, mercancías de origen vegetal y animal no declarado, así como aquellas que sean objeto de contrabando, facilitación de la labor de verificación y despacho de mercancías y mejoramiento de la recaudación fiscal objeto de las operaciones de comercio exterior, entre otros.

En este sentido, es competencia del Ministerio de Hacienda, conforme el Transitorio XL de la Ley N°9635 del 03 de diciembre de 2018 y sus reformas, denominada Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, liderar los procesos de instalación de equipos y los Sistemas de Inspección no Intrusiva (“SINI”), en aras de lograr la inspección no intrusiva del 100% de las mercancías que pasen al país como exportaciones o importaciones por las fronteras terrestres, puertos y aeropuertos, para así agilizar la inspección de las mercaderías y de este modo promover la facilitación del comercio.

No obstante, ya la Dirección General de Aduanas cuenta con un Convenio de Cooperación y Gestión Interinstitucional con el Consejo Nacional de Concesiones para llevar a cabo la Gestión del proceso denominado: “Concesión de obra pública con servicio público para la inspección de mercancías mediante la utilización de sistemas de inspección no intrusiva (SINI)”, cuyos componentes principales son los escáneres, las cámaras OCR y las básculas.

La instalación del SINI, permitirá la inspección de la totalidad de los contenedores que ingresen o salgan por el Puerto de Caldera, así como la de otros tipos de remolques como tanqueros o de transporte de graneles sólidos, en caso de ser necesario. Además, se podrá verificar el peso de cada contenedor o remolque, contribuyendo así al cumplimiento de la normativa nacional e internacional relacionada con la obligatoriedad de declarar la masa bruta de los contenedores de carga, aspecto que, para garantizar la seguridad en la navegación y la operación portuaria, reviste especial trascendencia.

Mediante estos sistemas, se podrá lograr una reducción efectiva de la evasión y la elusión fiscal, y un mayor control de las actividades relacionadas con el narcotráfico y la legitimación de capitales que tanto daño hacen al país y a la región.

### **35. Cumplimiento del Decreto 38682-MOPT-MCM Día Nacional de la Mujer Portuaria de Costa Rica participación en grupo organizador del evento de 24-set-2020 y posterior seguimiento resultados.**

Costa Rica es un país promotor en materia de derechos humanos y equidad de género dentro del ámbito portuario. En consecuencia, esta Administración ha reiterado su interés en el desarrollo de políticas públicas que fomenten la participación de la mujer en el campo laboral marítimo portuario y que promuevan la equidad de género.

De ahí que, por medio del Decreto N° 38682-MOPT-MCM del 26 de agosto de 2014, publicado en la Gaceta N° 223 del 19 de 2014, se declara el cuarto jueves del mes de setiembre como el Día de la Mujer Portuaria de Costa Rica y se crea la Comisión Nacional para el Apoyo y Promoción del Trabajo de la mujer en los Recintos Portuarios de la Región Caribe y Región Pacífica de Costa Rica.

El 23 de setiembre de 2021, en la celebración de este día, se llevó a cabo en Casa Presidencial la juramentación de la Comisión Nacional para el Apoyo y Promoción del Trabajo de la Mujer en los Recintos Portuarios de la Región Caribe y Región Pacífica de Costa Rica.

La Comisión Nacional tiene por objetivo integrar, cada vez más, al segmento femenino en el sector marítimo portuario de Costa Rica, mediante la formación, la visibilidad, el reconocimiento y el empoderamiento de las mujeres para contribuir en la reducción de la brecha social.

Este órgano está integrado por representantes de la División Marítimo Portuaria del MOPT, del Instituto de Puertos del Pacífico (INCOP), de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), de la Sociedad Portuaria de Caldera y de APM Terminals.

La juramentación la realizó la Presidenta de la República en ejercicio, Epsy Campbell Barr, en una actividad en la que participé como Viceministro, en compañía de la Presidenta Ejecutiva de JAPDEVA, Andrea Centeno Rodríguez, el presidente del INCOP, Juan Ramón Rivera Rodríguez y la coordinadora del Departamento de Políticas Públicas del INAMU, María Picado Ovarés.

En este acto oficial enfatice que: “Es gratificante ver a mujeres liderando, administrando, coordinando proyectos portuarios, tomando decisiones relacionadas con la actividad portuaria y asesorando legalmente para que todo marche bajo derecho en pro del crecimiento comercial

del país. Siempre contarán con el apoyo de este Viceministerio del MOPT como garantes de la igualdad y del desarrollo de las mujeres en el sector marítimo-portuario nacional”

Como datos sobresalientes, por primera vez, en 58 años, la Presidencia Ejecutiva y la Gerencia General de JAPDEVA están ocupadas por dos mujeres profesionales. A su vez, el Consejo Director tiene paridad en sus integrantes y un 50% de las jefaturas son lideradas por mujeres limonenses.

La Comisión Nacional para el Apoyo y Promoción del Trabajo de la Mujer en los Recintos Portuarios de la Región Caribe y Región Pacífica de Costa Rica se juramentó y actualmente está integrada por los siguientes miembros:

- Paola Acuña Chacón. División Marítimo Portuaria, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Jéssica Ortiz Mora. División Marítimo Portuaria, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Mariam Calvo Chaves. Instituto Costarricense de Puertos de Pacífico.
- Seidy Jiménez Guerrero. Instituto Costarricense de Puertos de Pacífico.
- Jill Salmon Small. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.
- Tatiana Sáenz Hernández. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.
- Ana Erika Araya Araya. Sociedad Portuaria de Caldera
- Grettel Arias Ortega. Sociedad Portuaria de Caldera
- Ania Blackwood Mc Lean APM Terminals.
- Lisbeth Thomas Fuller APM Terminals.

Finalmente, el Presidente Ejecutivo del INCOP, Juan Ramón Rivera Rodríguez, anunció que la nueva concesión de Puerto Caldera incorporaría indicadores de género que garanticen el acceso a las mujeres en puestos de dirección.

### **36. Sistema de Ventanilla Única Marítima (VUM), impulsado por el MOPT.**

El Sistema de Ventanilla Única Marítima, conocido como VUM, es un engranaje informático que involucra a varias instituciones del Estado, con el fin de que los trámites de arribo y despacho de embarcaciones y de ingreso y salida de tripulantes y pasajeros se realicen por un único medio, es decir por una sola ventanilla electrónica, para evitar duplicidad en el manejo de la información y para agilizar las gestiones.

#### **a. Reuniones de coordinación y presentación al INCOP del sistema VUM.**

A finales de 2020, a raíz de una presentación hecha por el INCOP ante el Consejo Portuario sobre la necesidad de contar con una Ventanilla Única Marítima, el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo junto con la División Marítimo Portuario y la Dirección de Informática, coordinaron la recolección de la información necesaria para continuar con esta iniciativa, que según estas dependencias se había tratado de implementar desde enero de 2021, ya que su desarrollo estaba bastante avanzado.

El proceso que realiza el VUM comienza con la visita oficial al arribo de la nave e incluye todas las acciones posteriores que deban realizarse con las diferentes instituciones y autoridades nacionales tales como Capitanía de Puerto, Migración, Aduanas, SENASA, SEFITO, PCD, entre otras. A través del VUM se proveería la información que requieran todas estas instituciones ingresando los datos del usuario solo una vez, de modo que estos datos se direccionen de manera automática a sus redes informáticas.

Tras una presentación del INCOP a los miembros del Consejo Portuario, se concertaron varias reuniones desde principios de febrero hasta finales de junio de 2021. Durante estas reuniones el INCOP manifestó su interés de contar con una herramienta que les permita verificar, en tiempo real, el estado de los diferentes trámites ante otras instituciones, cuyo cumplimiento se requiere para completar los procesos de carga y descarga de las naves y así optimizar los tiempos de estadía de las embarcaciones en cada uno de los puestos de atraque.

#### **b. Solicitud y seguimiento para buscar el apoyo de la Comisión de Mejora Regulatoria Institucional del MOPT, de Simplificación de trámites y de la Dirección de Asesoría Jurídica:**

En el transcurso de las primeras reuniones se había acordado acudir a la Comisión de Mejora Regulatoria y Simplificación de Trámites y a la Dirección de Asesoría Jurídica, para gestionar convenios interinstitucionales con el propósito de habilitar los accesos de cada institución a las bases de datos del VUM. La redacción de estos convenios está casi concluida. Sin embargo, los asesores de mi Despacho recomiendan valorar la realización de un solo convenio que contenga de forma individualizada los compromisos de cada institución.

Es necesario que se dé seguimiento a ese aspecto para que se concluya el mecanismo legal que permita la actuación e interacción interinstitucional en cuanto al uso del VUM concierne.

**c. Cronograma de pruebas del sistema VUN en las Capitanías de Puerto.**

Dado que el sistema informático que permitiría la habilitación del VUM está completamente concluido, se solicitó un cronograma al grupo de trabajo, por medio del cual se pudiera poner a prueba este sistema. Con base en este cronograma se probó el uso el sistema de VUM en todas las Capitanas de Puerto. Los resultados fueron satisfactorios.

Queda pendiente un programa de trabajo que contenga las actividades a seguir, la secuencia, los plazos y los responsables (cronograma en Project), para finalizar la implementación del Proyecto de VUM.

**d. Propuesta sobre Proyecto Piloto de Ventanilla Única Marítima de la OMI.**

En una de las reuniones de seguimiento a nuestra versión del VUM, se analizó la propuesta formulada por el Ministerio de Comercio Exterior para participar en un Proyecto Piloto de la Organización Marítima Internacional (OMI) que presentaba su propio sistema de Ventanilla Única Marítima. Por considerarse que el sistema del MOPT estaba avanzado en cuanto a su ejecución se refiere, se optó por no formar parte de este proyecto y así se externó al COMEX. No obstante, en caso de que persista esta propuesta o se genere cualquier otra, recomendamos valorar la participación de Costa Rica en este nuevo proyecto ya que podría ser enriquecedora desde un punto de vista técnico y develar ventajas acordes con las tendencias internacionales en cuanto a sistemas de automatización de la información.

**e. Presentación del VUM al Clúster de Logística del Caribe.**

El 20 de mayo 2021, personal la Dirección de Informática del MOPT y de mi Despacho presentaron el Proyecto de VUM al Clúster de Logística del Caribe, una asociación en la que están representados diferentes agrupaciones de la sociedad civil de Limón entre éstos los sectores productivos, sociales, académicos e institucionales.

Posteriormente hubo una sesión de preguntas y respuestas que resumimos de seguido:

- i. ¿Este sistema incluye la digitalización de todos los procesos o van a quedar trámites manuales?**
  - *R/ Consideramos que el sistema contempla la digitalización de todos los trámites y a la vez permite modificar o agregar cualquier información que sea necesaria.*
  
- ii. ¿Se podrá implementar el sistema en el corto plazo o se requieren permisos o trámites adicionales?**
  - *R/ Aparte de las pruebas del sistema solo se requiere el mecanismo legal que fundamente la actuación e interacción interinstitucional en cuanto al uso del VUM ya sea mediante uno o más convenios*
  
- iii. ¿Se han efectuado pruebas, comparaciones o informes sobre la disminución en los tiempos de la tramitología y su impacto en los costos de nacionalización de mercaderías?**
  - *R/Aún no se tiene un dato de los tiempos y costos, pues apenas estamos probando la eficacia del sistema. Más adelante se hará a hacer una evaluación de tiempos y costos con base en los resultados que arrojen las pruebas.*
  
- iv. ¿Han considerado los posibles atrasos en las aprobaciones que las diferentes instituciones deben emitir, qué sucede en caso que existan demoras?**
  - *R/ El VUM emite alertas para advertir sobre requisitos o errores que se deben corregir y a su vez establece los tiempos de respuesta para subsanarlos. Adicionalmente, permite a los interesados consultar el*

*estado del trámite de la gestión y corroborar el cumplimiento de los plazos de respuesta.*

Los representantes del cluster se mostraron satisfechos con la retroalimentación recibida. Los asesores les expresaron su total disposición en caso de que surgieran nuevas inquietudes, las cuales podían hacer llegar por medio de correo electrónico. De igual forma, se les indicó que era importante mantenerse en contacto para continuar con el proceso hasta su finalización.

**f. Coordinación con otras instituciones para facilitar el trámite de los convenios del MOPT con las demás instituciones involucradas.**

A mediados del 2021 se les envió una invitación a los diferentes jefes institucionales, con el fin de presentarles el proyecto de la VUM y solicitarles su apoyo para facilitar el trámite de los convenios, que deben suscribirse con el MOPT. Esta reunión se llevó a cabo de manera virtual el día 16 de julio, con el asentimiento final de las instituciones de colaborar con el Despacho en la implementación de la VUM, especialmente la Dirección General de Migración que había permanecido ajena al proceso y desconocía los pormenores, las ventajas y lo avanzado que se encontraba este sistema, por lo que se comprometieron a participar de lleno, una vez que concluyan la instalación interna de su red, de manera que ambos sistemas sean compatibles.

**g. Recomendaciones para el seguimiento de este proyecto.**

- i. La implementación de la VUM en cada uno de los complejos portuarios debería hacerse por etapas, iniciando por las Capitanías de Puerto, la Dirección General de Aduanas y la Dirección General de Migración y Extranjería. Luego podría involucrarse a otras instituciones como el SENASA, el SEFITO y el Ministerio de Salud. Debe tomarse en cuenta que hay instituciones como la PCD que, si bien es posible que no tengan una participación directa en el proceso, necesitan acceso a las bases de datos para poder cumplir con sus obligaciones.
- ii. En las reuniones efectuadas se señaló que era preciso contar con ocho plazas adicionales para poder implementar la VUM. Sin embargo, consideramos que dada la coyuntura actual y las posibles restricciones que eventualmente se experimentarían en un nuevo gobierno, resulta difícil que este objetivo se logre, por lo que recomendamos la contratación de un equipo informático externo que le dé el soporte adecuado a la VUM para que funcione ininterrumpidamente, y



se respalde la información de manera tal, que se garanticen los más altos estándares de seguridad.

- iii. Es importante mencionar que los datos que se manejarían en la VUM, antes y después de su implementación, contienen información privada, confidencial y en algunos casos sensible, por lo que se recomienda tomar las medidas necesarias para que los datos suministrados no se divulguen de ningún modo, ni se violente el derecho a la privacidad que tienen sus usuarios.
- iv. Por esta circunstancia, es de mucha importancia determinar a quién se le otorga un permiso de acceso y el tipo de información al que se le permite acceder a cada uno de los operadores del sistema según su perfil y sus funciones.

### **37. Negociación con la Coalición Sindical del MOPT de la Convención Colectiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.**

El 14 de diciembre de 2021 acudí a una reunión en el Ministerio de Trabajo con el propósito de representar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en una conciliación entre el sector patronal y la Coalición Sindical del MOPT, para llegar a un acuerdo sobre la posibilidad de continuar con la negociación de la Convención Colectiva.

Por medio del Oficio DM-2016-3672 del 18 de agosto de 2016, se había enviado al Ministerio de Trabajo un texto base de Convención Colectiva para su análisis. La Comisión de Negociación de Convenciones Colectivas del Sector Público 2014-2018, conformada según el Decreto N° 29576-MTSS, efectuó el estudio pertinente y, a través del Oficio DMT-DVAL-OF-334-2017 del 22 de agosto de 2017, señaló las observaciones que, según su criterio técnico, se recomendaba considerar.

En el año 2018, siendo Ministro de Obras Públicas y Transportes el señor German Valverde González, se trató de retomar el tema, sin embargo, por la proximidad del cambio de gobierno no fue posible avanzar.

Ahora bien, desde que asistí a la Conciliación en el Ministerio de Trabajo, mantuve algunas reuniones con la Coalición Sindical. A partir del 14 de febrero de 2022, mediante el Oficio DM-2022-0489, el Ministro Rodolfo Méndez Mata me designó formalmente como representante de la parte patronal en la discusión de la actualización de la propuesta de Convención Colectiva. Durante estas negociaciones, conté con la colaboración de los licenciados Berny Vargas Mejía, Director del Despacho Ministerial, y Josué Blen Alpízar, Asesor Legal de ese Despacho.

Los acuerdos adoptados se presentaron en un documento denominado *Textos articulares negociados entre el Ministerio y los Sindicatos*, en el cual se analizaron y discutieron 47 artículos de la propuesta, la cual se remitió al Ministro por medio del Oficio DVTMA-2022-130 de fecha 04 de mayo de 2022, adjuntando, además, las minutas de las reuniones efectuados.

### **38. Reemplazo de luminarias quemadas en Ruta Nacional Nº257, Radial de Acceso a la Terminal de Contenedores de Moín.**

En abril de 2021, el Consejo Nacional de Concesiones realizó algunas gestiones ante la Gerencia de Conservación Vial del CONAVI, para el reemplazo de las luminarias quemadas a lo largo de la Radial de Acceso a la Terminal de Contenedores de Moín, Ruta Nacional 257. La respuesta en aquella oportunidad, según manifestó la Gerencia del Proyecto TCM, fue que este sistema de iluminación, al estar el derecho de vía, es decir en terrenos pertenecientes al Estado para uso del demanio público, también constituyen parte del alumbrado público, y por tal motivo la responsabilidad y la competencia desde una óptica técnica y legal de su cuidado y mantenimiento, estaba en manos de Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), por ser el operador responsable de los servicios de distribución eléctrica en esta zona de la provincia de Limón.

En el mes de diciembre de 2021, a solicitud de los representantes de la Cámara Costarricense de Navieros, NAVE y de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada, UCCAEP, en el Consejo Portuario Nacional, iniciamos contactos con el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), con el propósito de que se reemplazaran las lámparas quemadas a lo largo de esa Radial. Luego de diversas gestiones, se recibió el Oficio 1001-118-2022 suscrito por el Sr. Luis Arias Araya, Director a.i. de la División de Distribución y Comercialización de la Gerencia de Electricidad del ICE, donde informa que la atención de la solicitud de reemplazo de las luminarias dañadas del sistema de iluminación, específicamente el asociado a la Ruta Nacional 257, así como el mantenimiento en general de dicho sistema, le compete al Consejo Nacional de Vialidad.

Contrario a lo manifestado por el representante del ICE, tuvimos conocimiento que en otros proyectos que el CONAVI desarrolló de manera simultánea con éste lo usual es que, al finalizar su construcción, el sistema de iluminación fuera traspasado al operador eléctrico para que forme parte del Sistema de Alumbrado Público, el cual, por sus competencias técnicas y legales, es el ente idóneo para hacerse cargo su mantenimiento.

Ante esto, se le solicitó a la Dirección Ejecutiva y a la Gerencia de la Unidad Ejecutora de Proyectos Estratégicos del CONAVI -responsable de la construcción de la Ruta Nº 257- verificar si en su oportunidad el sistema de iluminación de la Ruta Nacional 257 fue traspasado al ICE y que, si así fuere, continuara con los trámites para que las luminarias dañadas fueran reemplazadas por el ICE, de acuerdo con sus competencias. En caso contrario, le solicitamos al CONAVI, iniciar las acciones necesarias para que este sistema le sea traspasado al ICE a la mayor brevedad, de modo que, en lo sucesivo, este operador pueda hacerse cargo de su conservación y mantenimiento.

## **Sección VII**

### **Administración de los recursos financieros asignados**

En este apartado es importante indicar que el Despacho a mi cargo, pertenece a la Administración Superior del MOPT y se financia con fondos provenientes del Presupuesto Nacional de la República. El detalle se encuentra en la Programa Presupuestario 209-326. Dentro del esquema organizacional del MOPT, la dependencia a cargo del manejo financiero y de la distribución y asignación de recursos de la Administración Superior es la Unidad Ejecutora del Programa 326, la cual está adscrita al Despacho del Ministro. Esta Unidad es la encargada de coordinar y ejecutar el presupuesto y de distribuir y asignar contenido económico a las diferentes partidas y subpartidas de cada uno de los Despachos que conforman este Programa.

El 05 de febrero de 2020, la Unidad Ejecutora del Programa 326, a través del oficio con consecutivo DM-UE-326-2020-182, comunicó al entonces Viceministerio de Infraestructura y Concesiones la asignación de una partida para su ejecución por la suma de ₡ 17.883.254, la cual se mantuvo con los mismos montos cuando se creó el Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo y se distribuyó de la siguiente manera:

<b>PRESUPUESTO 2020</b>		
<b>VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES</b>		
<b>Subpartida</b>	<b>Descripción</b>	<b>Presupuesto asignado</b>
<b>0.02.01</b>	TIEMPO EXTRAORDINARIO	4,083,254.00
<b>1.05.02</b>	VIATICOS DENTRO DEL PAIS	5,400,000.00
<b>1.05.03</b>	TRANSPORTE EN EL EXTERIOR	700,000.00
<b>1.05.04</b>	VIATICOS EN EL EXTERIOR	2,500,000.00
<b>1.07.01</b>	ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN	1,000,000.00
<b>1.08.05</b>	MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS	3,000,000.00
<b>2.02.03</b>	ALIMENTOS Y BEBIDAS	1,200,000.00
<b>TOTAL</b>		<b>17,883,254.00</b>

Con la llegada de la pandemia por la COVID-19 en marzo de 2020, el Ministerio de Hacienda solicitó a las instituciones públicas reducciones sustanciales en sus presupuestos, las cuales continuaron a medida que se propagó la enfermedad, afectando directamente los rubros

destinados a actividades de capacitación, viáticos, transportes en el exterior, alimentos y bebidas y pago de horas extra.

En este sentido, en agosto de 2020, el Ministerio de Hacienda pidió al Viceministerio analizar el monto de las subpartidas destinadas al pago de horas extra y viáticos, con el fin de restringirlos al máximo y comunicarlo así a la Unidad Ejecutora del Programa 326.

Por otra parte, se implementó el teletrabajo con carácter obligatorio para todos aquellos funcionarios que realicen labores que no requieran presencialidad y se redujo el aforo en las oficinas del Viceministerio a solo un 20% del personal del Despacho. Se redujeron al máximo las giras y solo se realizaron aquéllas estrictamente necesarias. Las reuniones, otrora presenciales, se transformaron en reuniones virtuales, utilizando plataformas como ZOOM o TEAMS. Esta reducción en las actividades presenciales propició la decisión de contraer las subpartidas presupuestarias.

En el mismo mes de agosto, con base en el Oficio DVA-DF-FEP-2020-165, se atendieron los requerimientos de reestructuración del presupuesto para el año 2021. Debía verificarse que el gasto presupuestario máximo para el año 2021, fuera igual al 90% del presupuesto ordinario aprobado en el año 2020. Por tal razón, se aplicó una reducción del 70% en viajes al exterior y viáticos, capacitación, recepciones y protocolos, publicidad y propaganda, impresión, encuadernación y otros; una reducción del 50% en viajes al exterior y sus correspondientes viáticos y un 75% en horas extra.

El presupuesto ejecutado por nuestro Despacho durante el año 2020 fue de ₡3.392.135,66, distribuido de la siguiente forma: mantenimiento y reparación de vehículos, tiempo extraordinario, viáticos y compra de bebidas y alimentos.

**Mantenimiento y reparación de vehículos: ₡2 552 672,36**

		Total
2020	llantas	₡ 741 609,00
	Alineado tramado cambio de llantas	₡ 74 371,70
	reparaciones mantenimiento	₡ 1 736 691,66
	<b>Total del año</b>	<b>₡ 2 552 672,36</b>

**Tiempo Extraordinario: ₡ 309.016,44.**

2020	extras	Valor hora ordinaria	Valor hora extra	Extra	ordinario	doble
	Carlos	₡ 1 792,29	₡ 3 398,78	52	8	4
	Alex	₡ 1 275,62	₡ 2 549,08	19		
	Isabel	₡ 2 498,46	₡ 3 590,29	13		
	Lidiette	₡ 2 041,20	₡ 3 398,78	2,5		
			Total	₡ 280 339,80	₡ 14 338,32	₡ 14 338,32

**Viáticos: ₡ 327 000,00**

	OCASIONAL	ANTICIPO	
2020	₡211 800,00	₡ 115 200,00	
		Total anual	₡ 327 000,00

**Compra de bebidas y alimentos: ₡ 203 446.86**

2020	FEBRERO		₡ 99 714,16
	NOVIEMBRE		₡ 103 732,70
		Total anual	₡ 203 446.86

En el año 2021, por oficio DM-UE-326-2021-46 del 19 de enero de 2021, la Unidad Ejecutora del Programa 326, informó al Viceministerio que podría ejecutar la suma de ₡850.000.00, distribuido de la siguiente forma:

	DESCRIPCIÓN	MONTO
0.02.01	Tiempo Extraordinario	₡ 300.000
1.05.01	Transporte dentro del país	₡ 50.000
1.08.05	Mantenimiento y reparación de vehículos	₡ 500.000

Es importante señalar que en el transcurso del año las subpartidas presupuestarias experimentaron un incremento en relación con su monto original; pero, como no fue necesario

ejecutarlas, los montos asignados se devolvieron a la Unidad Ejecutora con el propósito que se usaran para cubrir otras necesidades institucionales.

Durante el año 2021, el presupuesto ejecutado por nuestro Despacho fue de ₡261.935,80, distribuido de la siguiente forma: viáticos ₡107 300,00 y mantenimiento y reparación de vehículos ₡ 154 635,80.

**Viáticos: ₡107. 300,00**

	OCASIONAL	ANTICIPO	
2021	₡ 107 300,00		
		Total del año	₡ 107.300,00

**Mantenimiento y reparación de vehículos: ₡ 154 635,80**

2021	Reparaciones y mantenimiento	₡ 154 635,80
	Total año	₡ 154 635,80

Mediante el Oficio DM-2022-0077 del 12 de enero de 2022, el señor Ministro, Rodolfo Méndez Mata, informó que, para el ejercicio económico del año 2022, se había asignado al Despacho la suma de ₡2.125.000.00, distribuidos de la siguiente forma:

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN	MONTO
0.02.01	Tiempo Extraordinario	₡ 800.000
1.05.01	Transporte dentro del país	₡ 825.000
1.08.05	Mantenimiento y reparación de vehículos	₡ 500.000

Para desarrollar las diferentes actividades y gestiones, el Despacho tiene asignados tres vehículos. Reciben un mantenimiento rutinario y periódico para su óptimo funcionamiento (mecánica general, cambio de aceites, batería y llantas), con la finalidad de que al concluir la presente Administración continúen en buen estado.

Hasta la fecha no se ha tenido que disponer de las subpartidas de Tiempo Extraordinario y Transporte dentro del país.

El día 18 de marzo de 2022 se cambió la batería al vehículo placa P12-3608, equipo 2040384, con un valor de ₡68.945,34.

El día 21 de marzo de 2022, el vehículo placas BFC-984, equipo 204-412, asignado para mi uso oficial como Viceministro, ingresó al Taller de la Agencia Purdy Motor, según quedó establecido en el contrato de compra del vehículo. Su reparación tuvo un costo de ₡827 473,52. Esto originó que la subpartida 1.08.05 denominada *Mantenimiento y reparación de vehículos* quedara sin contenido económico. No obstante, la Directora del Despacho ha mantenido contacto con las Jefaturas y funcionarios del Programa 326, para coordinar y encontrar la forma de ampliar los recursos para esta subpartida, toda vez que apenas ha transcurrido el primer cuatrimestre del año en curso.

Cuando ingresé al Ministerio de Obras Públicas y Transportes el 08 de mayo de 2018 como Ministro de Infraestructura y Concesiones, se me asignaron algunos bienes patrimoniales (mobiliario y equipos de cómputo y oficina) para uso en el desempeño de mis labores. Cuando recibí el traslado al Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, los bienes mencionados continuaron bajo mi custodia y finalmente, al finalizar mi gestión, estos equipos fueron devueltos, tal como consta en el Oficio DVTMA-2022-124 del 28 de abril de 2022, en el que se informa al Departamento de Gestión Patrimonial del traspaso provisional de estos activos Katherine Loaiza Mora, funcionaria de este Viceministerio. En el Anexo Final al Informe de Gestión, se muestra una copia de los formularios DVTMA- P-001, DVTMA-P-002, DVTMA -P-001 en el que se muestra el detalle de estos bienes.

## **Sección VIII**

### **Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la República.**

Como Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo colaboramos con la División Marítimo Portuaria en los aspectos que requiera, ya que esta es la dependencia que ha sido auditada por la Contraloría General de la República (CGR). El Viceministerio no ha estado sujeto a ninguna disposición por parte de la CGR.

## **Sección IX**

### **Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna.**

Como Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo colaboramos con la División Marítimo Portuaria en los aspectos que requiera, ya que esta es la dependencia que ha sido auditada por la Auditoría Interna del MOPT. El Viceministerio no ha estado sujeto a ninguna disposición por parte de la Auditoría Interna.



## **CAPÍTULO II**

### **GESTIÓN COMO VICEMINISTRO EN EL ÁREA DEL TRANSPORTE AÉREO**

#### **Sección I**

##### **Labores y Funciones**

Es de suma importancia indicar que la regulación de la aviación civil es ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del **Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes**, según las potestades otorgadas por la Ley N° 5150 de 14 mayo de 1973 y sus reformas, publicada en Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 6 de junio de 1973, que indica en el artículo 1 lo siguiente:

*“El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio y en sus aguas territoriales y plataformas continental e insular, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los tratados vigentes.*

*En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo.”*

La Ley N° 5150 indica en el artículo 5 que:

*“El Consejo Técnico de Aviación Civil estará compuesto por siete miembros, nombrados de la siguiente manera:*

*“a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su **representante**, quien lo presidirá.*

*b) Cuatro miembros nombrados por el Poder Ejecutivo, de los cuales uno será un abogado, otro será un ingeniero, otro será un economista o administrador de negocios y el otro será un técnico o profesional aeronáutico. Para ser nombrados, todos deberán contar con experiencia y conocimientos comprobados en aviación civil o la Administración Pública.*

*c) Un representante del sector privado, nombrado por el Poder Ejecutivo de una terna propuesta por la Unión de Cámaras.*

*d) El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Turismo o su representante. “*

*Los miembros del Consejo permanecerán en sus cargos cuatro años y podrán ser reelegidos por períodos sucesivos de igual duración.”*

Para los efectos del artículo N°5 de la Ley, se entenderá que la composición actual del Consejo Técnico de Aviación Civil se mantendrá hasta el fin del presente período constitucional de gobierno, y que la nueva conformación entrará en vigencia cuando el Poder Ejecutivo designe a los nuevos miembros, conforme al procedimiento de ley.

El artículo 6 de la citada Ley indica:

*“Artículo 6.- Para ser miembro del Consejo se requiere:*

*I.- Ser ciudadano en ejercicio.*

*II.- Ser costarricense.*

*III) El técnico o profesional en aeronáutica deberá poseer un título o dos licencias aeronáuticas otorgadas por Aviación Civil, haber ejercido cualquiera de las actividades profesionales o técnicas en aviación civil en forma continua durante los últimos tres años antes del nombramiento y cumplir con los requisitos establecidos por el Reglamento de esta Ley*

*IV.- Las licencias o títulos citados en el párrafo anterior serán de carácter profesional, por lo que, en el caso de pilotos, la licencia mínima será la Comercial.*

*V.- Los miembros del Consejo no podrán ser socios, gerentes, o directores o representantes comerciales de ninguna empresa mercantil de aviación, ni tampoco empleados del Ministerio de Transportes, excepto el representante del Ministro de la Cartera, cuya designación deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 5° de esta ley.”*

Para las sesiones, el quórum estará constituido por un número superior a la mitad de la totalidad de sus miembros, quienes en todo caso deberán tomar los acuerdos por mayoría y se les pagan dietas según su participación en las sesiones.

El artículo 10 de la Ley Nº 5150, detalla las atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

*“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 de 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 nacionales o internacionales, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquier 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 ternas 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, certificado de aeronavegabilidad.*

*X. Nombrar, cuando sea del caso, 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.*

*XIII. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense. Los aeródromos particulares sólo podrán ser usados para aviación agrícola particular.*

*Artículo 11.- Permisos provisionales. El Consejo Técnico de Aviación Civil podrá, dentro de las competencias que le señalan los apartes I y II del artículo 10 de esta Ley y, sólo a instancias de parte interesada, conceder permisos provisionales de explotación, los cuales serán autorizados por un plazo de tres meses, prorrogables a un plazo igual, por única vez, cuando a juicio del Consejo se justifique. El permiso provisional no dará derecho al otorgamiento de exoneración o franquicia alguna por parte del Poder Ejecutivo.*

*Artículo 12.- El permiso provisional podrá ser cancelado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el momento en que compruebe alguna de las siguientes causales:*

*1.- Cuando la empresa beneficiaria hubiera incurrido en actos ilícitos o que pongan en peligro el orden o la seguridad públicos.*

*2.- Cuando se hubiera propiciado un uso abusivo del permiso o, cuando se hubieran desnaturalizado los motivos que sustentaron su autorización.*

*3.- Cuando transcurridos los plazos, no se hubieran cumplido los requisitos exigidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.*

*Artículo 13.- En resguardo de las atribuciones que le confiere esta Ley, el Consejo Técnico de Aviación Civil procederá a cancelar los certificados de explotación mencionados en el artículo 10, en el tanto que medie alguna de las siguientes causales:*

*1.- Cuando se incumplan las condiciones que fueron impuestas al concederse el certificado de explotación o cuando se hubieran desvirtuado las finalidades o cometidos que le dieron origen.*

*2.- Cuando la empresa concesionaria incurra en conductas abiertamente contrarias a la presente Ley, a los reglamentos que sobre la materia haya adoptado el Poder Ejecutivo y a los convenios internacionales vigentes.*

*3.- Cuando se incurra, propicie, oculte o facilite la comisión de algún hecho ilícito o de actividades que atenten contra el orden e interés públicos o contra la seguridad ciudadana.*

*4.- Cuando la prestación del servicio sea totalmente ineficiente o se incumpla con los requisitos exigidos al momento de otorgarse la concesión.*

*Artículo 14.- Iniciado el procedimiento de cancelación de los permisos provisionales o de los certificados de explotación y, si se considera necesario, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá suspender provisionalmente la actividad de la empresa cuestionada, mientras define su situación jurídica.*

*Artículo 15.- Procedimiento. De oficio o en virtud de denuncia interpuesta ante él, el Consejo Técnico de Aviación Civil se abocará a su inmediato trámite, para lo cual podrá nombrar, como órgano director del Procedimiento, al Director General de Aviación Civil o al Director del Departamento Legal.*

*De inmediato, el órgano instructor pondrá en conocimiento del concesionario, la causal de cancelación en que hubiera incurrido presuntamente y le otorgará un plazo que no podrá exceder de quince días naturales, a efecto de que ejerza su defensa y ofrezca la prueba que estime pertinente.*

*Ejercida la defensa o bien transcurrido el plazo fijado para ese efecto, se procederá a remitir el expediente al Consejo Técnico de Aviación Civil, con una recomendación; este Consejo, dentro de los quince días siguientes, procederá a dictar la resolución de fondo y podrá ordenar, en los casos en que se justifique, la evacuación de cualquier diligencia probatoria, con carácter de prueba para mejor proveer.*

*Dictada la resolución de fondo, la parte afectada tendrá derecho a interponer recurso de apelación ante el Ministro de Transportes, dentro de los cinco días siguientes a su notificación. El expediente se remitirá inmediatamente al despacho del Ministro.*

*Recibido el expediente, se concederá una audiencia por cinco días a las partes, con el fin de que hagan las alegaciones que estimen pertinentes.*

*Dentro de los quince días naturales siguientes al vencimiento de la audiencia referida en el párrafo anterior, el Ministro procederá a dictar la resolución correspondiente.*

Como representante del Ministro de Obras Públicas y Transportes, y presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), en primera instancia es imprescindible rescatar el hecho de **asistir regularmente a las reuniones que el cargo demanda**, en cuenta **atender y presidir las sesiones del CETAC**.

El Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, Decreto Ejecutivo N°4117-MP Mideplan, es claro que la rectoría en el ámbito de Infraestructura y Transporte le corresponde al Ministro de Obras Públicas y Transportes, tal y como sigue:

*“Artículo 11.- Las y los Ministros Rectores. El Presidente de la República delega en una Ministra o Ministro, con o sin cartera, las siguientes rectorías (...)*

*h) Infraestructura y Transporte, bajo la rectoría del Ministro de Obras Públicas y Transportes, integrada por las siguientes instituciones: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Seguridad Vial (COSEVI) y el Consejo de Transporte Público (CTP)”.*

No obstante, lo anterior, esta rectoría asignada al Ministro, permea la función del **Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo** en el tanto, según lo establece el Oficio DM-2020-2160 del 04 de junio de 2020, debe realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con la parte Marítima, Portuaria y **Aérea**, con plena orientación al desarrollo económico y social que requiere el país.

Las gestiones asignadas al Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo corresponden a las propias de la Administración Superior; son de alta gerencia administrativa, de dirección, coordinación y de representación institucional.

De ahí que al Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo se le asignaran las siguientes funciones:

1. *Ejercer las potestades que le confiere su calidad de superior jerárquico subordinado.*
2. *Dirigir y coordinar las actividades internas y externas del Ministerio, en el área de su atención, sin perjuicio de las potestades del Ministro al respecto.*
3. *Ser el centro de comunicación del Ministerio, en lo interno y externo.*
4. *Realizar los estudios y reunir la documentación necesarios para la buena marcha del Ministerio.*
5. *Requerir ayuda de todo el personal del Ministerio para el cumplimiento de sus deberes, y actuar como su Superior Jerárquico inmediato, sin perjuicio de las potestades del Ministro.*
6. *Actuar por delegación del Ministerio en los asuntos que le confiera.*
7. *Sustituir en su ausencia temporal al Ministro, incluso en su función Rectora, cuando así lo disponga el Presidente de la República y lo hará en calidad de Ministro a.i.*
8. *Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con la parte marítima, Portuaria y **Aérea**, con plena orientación al desarrollo económico y social que requiere el país.*
9. *Coordinar lo pertinente en cuanto al tema de concesiones de puertos o **aeropuertos**.*
10. *Velar porque se efectúen las investigaciones correspondientes, sobre los **accidentes e incidentes aéreos** acaecidos en el territorio nacional, según lo establece la normativa vinculante.*
11. *Velar porque se mantenga actualizada la normativa técnica y jurídica local, sobre **accidentes o incidentes aéreos**, con base en las regulaciones instruidas por el órgano rector internacional.*
12. *Presidir los Consejos que le sean asignados por delegación del Ministro, en el área de su atención.*

*13. Cualesquiera otras que se deriven de la atención del área a su cargo, o que le sean asignadas por el Ministro.*

Es menester aclarar que la funciones 10. y 11. implican para el Viceministerio únicamente la obligación de garantizar que las investigaciones de accidentes se realicen y de velar por que se mantenga la normativa actualizada.

Existe una dependencia del CETAC denominada Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos. Tomando como referencia esta unidad, el Programa Sistémico de Asistencia de la OACI efectuó un estudio en el cual recomendó que ésta se traslade a otra instancia del Poder Ejecutivo, para eliminar completamente su supeditación a la DGAC y al CETAC.

Si bien una de las opciones analizadas fue trasladar esta unidad técnica al Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo, esta posibilidad se descartó, principalmente porque desde el punto de vista legal, dada la naturaleza jurídica de este Viceministerio, las funciones que desempeña, son en su mayoría, de alta gerencia administrativa, de rectoría y de dirección. En consecuencia, incorporar como parte del Viceministerio a una dependencia de esta naturaleza significaría actuar en contra de las disposiciones reglamentarias y legales que establecen y delimitan las competencias propias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de los Consejos adscritos que ostentan desconcentración máxima y personería jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en la Ley General de Aviación Civil, Ley N° 5150, amén de que esto no elimina por completo la posibilidad de que persista algún conflicto de interés por la representación del Viceministro.

Por otra parte, es menester considerar que la Ley General de Aviación Civil, Ley N° 5150, establece en su artículo 2 que la regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

También dispone que, en relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esa Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo.

Se colige entonces, que, por ley, la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil son las entidades competentes para regular los aspectos concernientes a esta materia.



Se recomendó entonces, designar a la UPI de la DGAC para buscar una solución alterna para lo cual podrían tomar como referencia las soluciones implementadas en otros países, adaptándolas al contexto administrativo y legal que priva en Costa Rica. En esta Línea la Unidad de Planificación Institucional del CETAC emitió el Informe DGAC-UPI-INF-005-2021, de fecha 16 de marzo de 2021, en el cual en términos generales emite la recomendación de que esta unidad especializada pase al MOPT bajo la tutela del Despacho del Ministro. Debo indicar que esta opción es absolutamente inviable y así se le hizo ver a la UPI mediante el Oficio con número de consecutivo DVTMA-2022-131, básicamente por las mismas razones que se consideró inviable que pasara a formar parte del Despacho del Viceministerio de Transporte Marítimo y Aéreo.

En dicho oficio, luego de externar el criterio de mi Despacho, se realiza un detallado análisis de los argumentos, de las ubicaciones sugeridas, de las conclusiones y de las recomendaciones esgrimidas por la UPI. Se le hizo ver que al menos por ahora, y mientras no exista una reforma integral a la Ley General de Aviación Civil y a otra normativa, esta unidad debe permanecer en su actual ubicación. Además, cualquier cambio en la ubicación de esta Unidad, debe tener el aval del MIDEPLAN.

Para romper el círculo y buscar la mejor solución, se propuso establecer un grupo de trabajo interinstitucional que podría estar coordinado por este Despacho, y en el que necesariamente debe estar incluido el MIDEPLAN, que permita determinar la naturaleza institucional, la estructura organizacional y la ubicación ideal de esta Unidad dentro del Poder Ejecutivo, para satisfacer las exigencias de la OACI y poder trazar de manera certera una hoja de ruta que permita dar una solución definitiva al requerimiento que formula la OACI.

Valga indicar que, desde nuestra perspectiva, lo ideal es que esta Unidad sea manejada por un ente autónomo con representación interinstitucional, financiado con recursos provenientes de las tarifas aéreas. En todo caso, la naturaleza de esta unidad es un asunto que trasciende nuestras competencias y en vista de que la creación de un nuevo ente autónomo es una opción con poca viabilidad política, se sugiere solicitarle el apoyo del ente rector en materia de planificación interinstitucional.

## **Sección II**

### **Cambios en el entorno durante el periodo de la gestión**

#### **1. Impacto de la pandemia por la COVID 19**

Como principal cambio del entorno, se destaca la situación que ha venido enfrentando la Dirección General de Aviación Civil, y todo el país en general, a causa de la pandemia mundial por la COVID-19, lo que originó una afluencia prácticamente nula de usuarios del transporte aéreo durante el año 2020. La institución dejó de percibir los ingresos que se tenían proyectados por actividades tales como: aterrizajes y despegues de aeronaves, aproximaciones de vuelo, estacionamiento en plataforma, pernocte, porcentaje de impuestos de salida de pasajeros, entre otros.

Ante este panorama de incertidumbre, la institución adoptó como medida precautoria suspender a partir del mes de abril de 2020, todos los procesos de inversión y de contratación que se estaban gestionando, incluyendo algunos casos relacionados con licitaciones de obra pública. Esto permitió determinar cuáles procesos de contratación deberían continuar.

La reducción de los ingresos afectó la planificación estratégica prevista a inicios del año, así como la operatividad general de la institución. En consecuencia, fue necesario replantear los objetivos del Consejo.

En el mes de septiembre de 2019 se presentó para aprobación de la Administración Superior y los entes Contralores el “Informe de Plan Operativo Institucional 2020.” No obstante, a raíz de la pandemia, las proyecciones formuladas en un inicio, cambiaron radicalmente en cuanto a la realización de una serie de acciones estratégicas en pro del desarrollo y modernización institucional. Fue necesario priorizar proyectos y contrataciones, así como preparar una nueva propuesta de presupuesto extraordinario para rebajar el monto disponible para estas actividades, “*Presupuesto Extraordinario 01-2020*” el cual fue avalado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el Oficio CETAC-AC-2020-0824.

Mediante el oficio DGAC-DG-OF-651-2020 del 30 de abril de 2020, la Dirección General comunicó al Departamento de Aeropuertos los recortes presupuestarios que se aplicaron a sus dependencias, entre ellas Infraestructura Aeronáutica y Mantenimiento Aeroportuario.

Estos recortes incidieron negativamente en la planificación estratégica de la institución, al punto que, por medio del oficio DGAC-DG-OF-824-2020 del 25 de mayo de 2020, el Director

General solicitó al MIDEPLAN cambiar el estado de “activo” a “inactivo” de los siguientes proyectos inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública:

*001189 Mejoramiento Aeródromo de Guápiles.*

*002126 Mejoramiento integral de la infraestructura de las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil*

*002398 Mejoramiento de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Limón (se resuelve el contrato)*

*002544 Mejoramiento Integral del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (proceso licitatorio infructuoso)*

*002546 Habilitación de espacios para permisionarios y cerramiento perimetral del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós*

*002395 Mejoramiento del Aeródromo de Barra de Tortuguero (suspendido mediante oficio DGAC-DG-OF-1137-2020).*

Cabe mencionar que durante el año 2020 se presentaron varios presupuestos extraordinarios para continuar con los ajustes en los proyectos debido a la falta de recursos, para cubrir, en la medida de lo posible, las principales obligaciones y compromisos contractuales. El “*Presupuesto Extraordinario 02-2020*” fue gestionado en el mes de setiembre de 2020. Adicionalmente se tramitaron las modificaciones presupuestarias 03-2020 y 04-2020.

Debido a las restricciones presupuestarias, los recursos se direccionaron a las actividades prioritarias de la institución:

- 1. Competitividad tarifaria del AIJS.** *Hay costos de operación aeroportuarios en que ha incurrido el AIJS que no han sido cubiertos por las tarifas vigentes. Éstos superan la suma de cincuenta millones de dólares. En una situación económica normal, estos costos se trasladan a las líneas aéreas mediante ajustes tarifarios. Sin embargo, debido a la crisis provocada por la pandemia, las aerolíneas no los han podido asumir como corresponde, por lo que es prioritario solventarlos en virtud de los compromisos asumidos en el contrato de Gestión Interesada.*
- 2. Cambio en el orden de prioridades de las inversiones en el AIJS.** *Una caída en la demanda de servicios de más del 95% en el 2020, provocó un cambio en el orden de prioridad de las inversiones previstas en el AIJS. Por ello, los proyectos fueron reprogramados según el nuevo orden de prioridades y la disponibilidad presupuestaria, con lo que se logró un mejor aprovechamiento de los recursos.*

**3. Desequilibrio del Contrato de Gestión Interesada.** *La caída en los ingresos del Gestor Interesado en más de un 95%, está generando un gran desequilibrio contractual, y si a ello se le suman las inversiones ejecutadas que no se han trasladado a las tarifas, el monto de este desequilibrio va a ser mucho mayor.*

Con el fin de recobrar en forma paulatina la operatividad institucional y la del del entorno aeroportuario, se realizó un “**Plan de Reactivación de los Aeropuertos Internacionales**”, del cual se detalla su implementación:

**PLAN DE REACTIVACIÓN PARA LA OPERACIÓN EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES**

EJE	OBJETIVO	ESTRATEGIAS PARA EL PERIODO OPERACIONAL	ACCIONES A CORTO PLAZO	ACCIONES A MEDIANO PLAZO	SEGUIMIENTO
<p align="center"><b>Aeropuertos seguros</b></p>	<p>Lograr una reactivación protocolizada, ordenada y segura de la actividad aérea tras la emergencia nacional por la COVID19</p> <p><b>Coordinaciones:</b> Ministerio de Salud, Concesionarios, Operadores, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, ICT.</p>	<p>Elaboración de los Protocolos Sanitarios para la reactivación de operaciones en los Aeropuertos Internacionales y para la toma de muestras COVID19 a pasajeros internacionales.</p> <p>Revisión y actualización del Reglamento Sanitario Internacional, Coordinación interinstitucional en vuelos de repatriación y de rescate.</p>	<p>1. Los protocolos están revisados y para aprobación final del Ministerio de Salud y del MOPT</p> <p>2. Divulgación de los protocolos e implementación</p> <p>3. Adquisición/donación de equipos especiales para medición de temperatura corporal en aeropuertos internacionales (junio-julio 2019).</p>	<p>Evaluación de las medidas adoptadas y ajuste en los planes operativos y normativa (de julio a setiembre 2020)</p>	<p>1, Protocolos para firma del Ministro de Salud y del MOPT (Se estima la firma última semana de julio)</p> <p>2. Divulgación de los protocolos</p> <p>3. El Presidente en conferencia de prensa de fecha 23/7/20, anunció que los protocolos de reactivación en aeropuertos se encuentran listos para su implementación en un ámbito de aeropuertos seguros.</p> <p>4. Riesgos en la implementación en lo que se refiere al servicio de migración por la falta de personal, según lo indica la Directora de Migración Raquel Vargas y también la Policía Aeroportuaria, SENASA</p>
<p align="center"><b>Brindar Incentivos económicos a la industria</b></p>	<p>Fortalecer y apoyar a la industria aeronáutica mediante la aplicación de medidas de flexibilización tarifaria y tributaria.</p> <p>Coordinaciones: MOPT, Concesionarios, Operadores, ARESEP, Leyes y Decretos. Ministerio de Hacienda, Municipalidades de las jurisdicciones, Asamblea Legislativa.</p> <p>Los puntos del 3 al 6 de la columna ACCIONES A CORTO PLAZO, deberán ser abordados en mesas de trabajo con las instituciones rectoras.</p>	<p>1. Reducción de tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas, reducción de precios de combustibles para la aviación, revisión del cobro del 8% a la facturación de "ground handlers"</p> <p>2. Alivio en impuestos y contribuciones</p>	<p>Aprobación del CETAC de:</p> <p>1. Moratoria de 4 meses diluido en arreglo de pago a 6 meses a partir de enero 2021, en MRLB y MRPV. (Artículo 6 de Sesión Ordinaria 32-2020)</p> <p>2. Plan de exoneración de tarifas no aeronáuticas y escalonada de tarifas no aeronáuticas en MROC (Acuerdo CETAC)</p> <p>3. Posibilidad de que las Municipalidades flexibilicen por tres meses el cobro de impuestos municipales a las empresas que operen dentro de los aeropuertos (mesas de coordinación Mayo-Junio 2020)</p> <p>4. Revisar la composición y distribución del impuesto de salida en el AIDOQ (Análisis de impacto para coordinación con Hacienda y otros).</p> <p>5. Plantear reforma a la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas</p>	<p>1. Benchmarking de tarifas de aeropuertos internacionales de CR y los de los destinos de mayor competencia en la región.</p> <p>2. Revisión tarifaria y propuesta de competitividad de CR en tráfico aéreo regional.</p>	<p>1. Retraso en la publicación del decreto ya que requiere aval del Ministerio de Hacienda.</p> <p>2. Posibilidad de que no se apruebe.</p> <p>3. Se requiere lineamiento del gobierno en materia de alivio en impuestos, dadas las condiciones económicas actuales.</p> <p>4. Se cuenta con un Benchmarking de las tarifas operativas de los aeropuertos de la región.</p> <p>5. Se requiere estudio para realizar una valoración de ajustes en las tarifas y su implementación de considerarse necesario.</p> <p>6. Se requiere lineamiento político en cuanto al punto 5 y 6- Reforma a la Ley de Fortalecimiento de las</p>

EJE	OBJETIVO	ESTRATEGIAS PARA EL PERIODO OPERACIONAL	ACCIONES A CORTO PLAZO	ACCIONES A MEDIANO PLAZO	SEGUIMIENTO
			<p>Públicas (exención del IVA por los dos primeros años, 4% tercer año y 8% cuarto año)</p> <p>6. Incluir el sector aeronáutico nacional en Proyecto de Ley N° 21935, Ley de Rescate, Recuperación y Fortalecimiento de empresas en situación de vulnerabilidad y estímulo a la producción (Propuesta de incentivos)</p>		<p>Finanzas Públicas y Proyecto de Ley N° 21935</p> <p>El Gestor presentó dos Planes de Ayuda para los operadores y subcontratistas del AIJS, que consistía en descuentos en las tarifas. El OFGI mediante CETAC-OFGI-FG-OF-0352-2020, recomendó al CETAC no aprobarlas, porque todo el riesgo lo estaba asumiendo la institución, ya que no solo dejaba de percibir los recursos que porcentualmente le correspondía producto del descuento, sino que tenía que indemnizar al Gestor por lo que ellos dejan de percibir por el descuento. No lo consideramos razonable ni proporcional.</p> <p>Se está analizando otra propuesta de tal manera que no impacte el monto por desequilibrio</p>
<b>Sostenibilidad de la Gestión del AIJS</b>	<p>Contar con un contrato de gestión del AIJS ajustado a los retos actuales y futuros.</p> <p>Coordinaciones: OFGI/DGAC/CETAC/MOPT</p>	<p>1. Evaluar las alternativas de sostenibilidad de la gestión del AIJS.</p> <p>2. Analizar las obras comprometidas del Plan Maestro del AIJS y su alcance</p>	<p>1. Analizar la viabilidad de eliminación de fondos de desarrollo del CGI</p> <p>2. Analizar propuesta de ampliación del contrato de Gestión Interesada.</p> <p>3. Analizar propuesta de habilitación de la gestión del AIJS.</p> <p>4. Definir priorización de obras requeridas en el AIJS y vías de financiamiento.</p> <p>5. Análisis costo-beneficio. Plazo de actividades Máximo junio-julio 2020.</p> <p>Se presentará en agosto propuesta al CETAC de las inversiones que se requieren al 2040.</p> <p>Se ha conversado con la CGR sobre la ampliación del contrato. Borrador de reforma del reglamento esta para firma donde</p>	<p>1. Estructuración legal y financiera del modelo de continuidad de la gestión del AIJS</p> <p>2. Elaboración y trámite de reforma de Reglamento de CGI vía Decreto (en caso de ampliación del CGI)</p>	<p>1. Se presentará en agosto propuesta al CETAC de las inversiones que se requieren al 2040.</p> <p>2. Se ha conversado con la CGR sobre la ampliación del contrato.</p> <p>3. Borrador de reforma del reglamento esta para firma del Ministro para observaciones de la CGR (Oficio CETAC-OFGI 372)</p> <p>4. Se han realizado cálculos preliminares para determinar cuál podría ser el desequilibrio total del Contrato de Gestión Interesada, hasta el 2026, con el propósito de determinar cuál podría ser la ampliación del plazo que se requiere, para que el Gestor pueda equilibrar el contrato, y realizar las inversiones que se requieren de conformidad con el nuevo estudio que realizan con sus consultores externos, incorporando el impacto de la COVID 19.</p>

EJE	OBJETIVO	ESTRATEGIAS PARA EL PERIODO OPERACIONAL	ACCIONES A CORTO PLAZO	ACCIONES A MEDIANO PLAZO	SEGUIMIENTO
			el Ministro para observaciones de la CGR (Oficio 372)		<p>Es fundamental contar con este estudio para tener un estimado, que podría ser muy incierto por la pandemia, pero que por lo menos puede dar una idea de cuál podría ser el periodo de recuperación, y sobre todo las obras que se requieren para atender esa demanda, si es que se necesita alguna en el corto plazo.</p> <p>El monto del desequilibrio y las inversiones que deben realizarse en el corto plazo, serían las que marquen el plazo de la ampliación del contrato, si se llega a la conclusión que esa sea la mejor alternativa. La ampliación del contrato es la única opción en la cual la DGAC no tendría que hacer ningún desembolso.</p>
<b>Políticas de reactivación</b>	<p>Contar con un plan de reactivación protocolizado, ordenado y seguro de la actividad aérea en Costa Rica</p> <p>Coordinaciones: DGAC, OFGI/ CETAC/ MOPT, Ministerio de Trabajo, ICT, AERIS y CORIPORT</p>	Definición de políticas públicas de reactivación y fortalecimiento de la industria aeronáutica y actividad turística internacional	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Análisis y medición de los mercados meta</li> <li>2. Elaboración de campañas que promuevan la confianza en el transporte aéreo y atributos de CR como destino.</li> <li>3. <b>Flexibilización de aplicación de normativa específica (plazos para presentación de rutas e itinerarios, capacitaciones técnicas, licencias y certificaciones, etc.)</b></li> <li>4. Flexibilización de jornadas laborales (Acortar semana laboral, permisos no remunerados).</li> <li>5. Propuesta de tarifas diferenciadas por Slot y por aeropuerto</li> </ol>	Planteamiento de Reformas legales	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se efectuaron videos publicitarios en redes sociales promoviendo la confianza en los aeropuertos y el transporte aéreo.</li> <li>2. Se realizó propuesta sobre tarifas diferenciadas por slot.</li> <li>3. Se cuenta con una propuesta presentada por INECO con el siguiente alcance: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Recomendaciones para generar confianza en los pasajeros y turistas</li> <li>b. Elaboración de perfiles de pasajeros y Customer Journey Map.</li> <li>c. Encuesta y seguimiento de la percepción de la seguridad. Costo: \$15.302; plazo de ejecución: 4 semanas.</li> </ol> </li> </ol>

EJE	OBJETIVO	ESTRATEGIAS PARA EL PERIODO OPERACIONAL	ACCIONES A CORTO PLAZO	ACCIONES A MEDIANO PLAZO	SEGUIMIENTO
<b>IMPACTOS DE LA PANDEMIA EN LOS AEROPUERTOS AIJS Y AIDOQ</b>	<p>Contar con el criterio Legal y Financiero de la eventual prórroga o terminación anticipada de los contratos en el AIJS y AIDOQ</p> <p>Coordinaciones: Gestor Interesado, CORIPORT, OFGI, MOPT</p>	<p>Valorar los riesgos legales y financieros del Contrato de Gestión Interesada del AIJS y del Contrato de Concesión del AIDOQ</p>	<p>1. Análisis legal de cada uno de los contratos, específicamente de las cláusulas relacionadas con la terminación de los contratos.</p> <p>2. Análisis financiero de cada uno de los contratos, de las cláusulas relacionadas con el equilibrio financiero.</p> <p>3. <b>Análisis financiero del Costo-beneficio de la terminación anticipada de los contratos</b> (indemnización, costo operativo de asumirlos entre otros). (Finales de mayo 2020)</p>	<p>1. Plan de Transición AIDOQ</p>	<p>1. Mediante oficio CETAC-OFGI-AL-OF-126-2020, el Asesor Legal del OFGI realizó el respectivo análisis legal del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros de Liberia, y del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, y llegó a las conclusiones. Que se resumen al final del cuadro.</p> <p>2. Se realizó por parte del OFGI el análisis financiero de costo-beneficio para posteriormente presentar al CETAC</p> <p>Se tiene una propuesta de INECO de consultoría para realizar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Evaluación experta de contrato de concesión y de gestión interesada. Diagnóstico del impacto de la COVID-19 en cumplimiento de obligaciones contractuales y financieras de las partes.</li> <li>Simulaciones de capacidad de las terminales.</li> <li>Definición de Hoja de Ruta de acciones contractuales, legales y financieras de reactivación y mitigación de impactos de la COVID-19 Costo: \$76.070; plazo de ejecución: 9 semanas.</li> </ol>
<b>EJE</b>	<b>OBJETIVO</b>	<b>ESTRATEGIAS PARA EL PERIODO OPERACIONAL</b>	<b>ACCIONES A CORTO PLAZO</b>	<b>ACCIONES A MEDIANO PLAZO</b>	<b>SEGUIMIENTO</b>



<p><b>IMPACTOS DE LA PANDEMIA EN LA DGAC</b></p>	<p>Contar con un Plan para la sostenibilidad de la DGAC</p> <p>Coordinaciones: DGAC/CETAC/MOPT/AS AMBLEA LEGISLATIVA</p>	<p>Reingeniería para lograr la sostenibilidad y autonomía institucional, con el fin de optimizar la eficiencia en cuanto a su funcionabilidad y operatividad que le permita adaptarse a todos los cambios en el régimen legal de prestación de los servicios, dotándole de las condiciones jurídicas, financieras y administrativas necesarias para la continuidad en la prestación de los servicios.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proyección de ingresos 2020 (Oficio DGAC-DFA-RF-PRES-OF-0400-2020).</li> <li>2. Gestionar la excepción de utilización del superávit libre para la gestión institucional. (Presupuesto Extraordinario)</li> <li>3. Analizar los impactos legales y financieros de los efectos y repercusiones de la pandemia en la DGAC.</li> <li>4. Propuesta de reforma legal que le permita a la institución optar por endeudamiento público y privado a nivel nacional e internacional.</li> <li>5. Propuesta de reforma de ley para una reingeniería institucional que le permita la autonomía funcional y operativa</li> <li>6. Identificación y avalúos de terrenos disponibles para su venta</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plan de sostenibilidad</li> <li>2. Propuesta de Reforma de Ley</li> </ol>	<p>El presupuesto extraordinario está aprobado por el CTAC, está pendiente el envío a la Contraloría General de la República.</p>
--	--	---	--	---	---

**Nota:**

**Corto plazo:** Dic. 2020

**Mediano Plazo:** 2021

## **Análisis legal de los contratos de Concesión de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós y del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto internacional Juan Santamaría**

Mediante el Oficio CETAC-OFGI-AL-OF-126-2020, el Asesor Legal del OFGI realizó el respectivo análisis legal del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros de Liberia y del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, en el cual concluyó:

### **Contrato de Gestión interesada AIJS**

1.- Si la situación de Fuerza Mayor originada por la pandemia se hubiera extendido por más de 180 días (días naturales según la cláusula 27.12 del Contrato de Gestión Interesada), el CETAC o el Gestor podría haber dado por concluido el Contrato de Gestión Interesada (CGI), en cuyo caso, el CETAC hubiera tenido que pagar al Gestor, en el plazo y sujeto a los mecanismos acordados por las Partes, únicamente la parte del Contrato efectivamente ejecutada y no amortizada, así como los gastos en que hubiera incurrido razonablemente como una previsión de la ejecución total del Contrato. Asimismo, el Gestor habría tenido derecho a solicitar la rescisión del Contrato luego de transcurrido el indicado plazo. El plazo se habría cumplido el 18 de setiembre de 2020.

2.- Con la normativa vigente (Reglamento de Gestión Interesada para Servicios Aeroportuarios Decreto Ejecutivo N° 26801-MOPT del 31 de marzo de 1998) y el propio texto del CGI en la cláusula 25.3.2, no es posible la ampliación del plazo contractual como medida compensatoria para recuperar el equilibrio financiero del contrato, afectado negativamente por la pandemia.

3.- La obligación de la Administración de restablecer el equilibrio financiero del contrato surge a partir de que se produce la causal de reducción del número de operaciones aeronáuticas (pasajeros, carga, etc.), cuya fecha se puede establecer a partir del 18 de marzo de 2020, momento en que el Gobierno de la República ordenó mediante el Decreto Ejecutivo N° 42238 - MGP-S, el cierre de las fronteras. Sin embargo, el cálculo del monto de una compensación por la recuperación del equilibrio financiero debe hacerse de forma anual.

4.- La carga de la prueba en el caso de los perjuicios ocasionados por la pandemia recae en el Gestor, que debe demostrar ante el CETAC la cuantificación precisa del monto de sus afectaciones.

5.- Debido a los efectos de la pandemia se pospuso la ejecución de algunas inversiones. Ahora bien, en el momento en que se decida retomarlas, los costos de su realización podrían incrementarse, hecho que justificaría que el Gestor solicite una revisión excepcional de los

Precios Tope, de conformidad con la cláusula 16.3.1. Esta situación se debe interpretar tomando en consideración el principio del servicio público al costo, que obliga a la Administración a verificar la composición de las tarifas para los distintos servicios aeronáuticos y aeroportuarios. La eventual diferencia entre la cantidad de pasajeros proyectados, versus la cantidad de pasajeros efectivamente atendidos y el incremento en los costos de las obras, podría generar un aumento tarifario que a su vez podría afectar la competitividad del país.

Adicionalmente, mediante los Oficios OFGI-FG-187-2020 y OFGI-FG-0352-2020, se expuso al CETAC, el impacto de la COVID 19 en los proyectos del AIJS. Además, se le hizo una presentación al Ministro de Obras Públicas y Transportes, al Director General y a otros funcionarios de la DGAC:

La cláusula 18.2 del Contrato el Contrato para la Gestión Interesada para los Servicios Aeroportuarios prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, establece lo siguiente:

***“18.2. REVISIÓN EXCEPCIONAL DE LAS CONDICIONES FINANCIERAS***

*Excepcionalmente podrán revisárselas las condiciones financieras de la relación contractual cuando se esté en alguno de os siguientes supuestos y se demuestre que dicha situación imprevisible no ha sido causada directa o indirectamente por el Gestor, que está fuera de su control y que existe un impacto sustancial adverso sobre la capacidad de recuperación razonable de los Costos del Gestor y su condición financiera:*

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

La reducción del 65% en pasajeros y operaciones que se experimentó a raíz de la pandemia, estaría habilitando al Gestor a presentar un reclamo por desequilibrio financiero del contrato, de conformidad con la cláusula 18.2. y el Apéndice I. Aplicando la formula definida en el referido Apéndice y conforme a las proyecciones realizadas a diciembre de 2020, **el monto estimado por desequilibrio financiero del Gestor es de US\$ 50.175.190,00, solo para el año 2020.**

Tomando en cuenta la cláusula 25.4 del Contrato de Gestión, denominada: ***“TERMINACIÓN DEL CONRATO DEBIDO A FUERZA MAYOR”*** que faculta al CETAC para pagar al Gestor, únicamente la parte ejecutada y no amortizada, así como los gastos en que se haya incurrido razonablemente en previsión de la ejecución total del Contrato, si un evento de fuerza mayor afecta esa ejecución por más de 180 días después de ocurrido el evento y aunado a los siguientes datos:

- Préstamo partes relacionadas US\$28,027,000
- Deuda L.P. US\$174,256,000
- Capital Social. US\$48,600,000
- Obras pendientes de trasladar a tarifas. US\$54,000,000

Se estima que la terminación del contrato alcanzaría la suma de **US\$ 304,883,000**.

### **Contrato de Concesión de Liberia**

1.- La situación de fuerza mayor provocada por la COVID 19 tiene al AIDOQ. paralizado casi en su totalidad, se mantienen acciones de vigilancia de la terminal a cargo de la Policía Aeroportuaria y labores de mantenimiento y limpieza.

2.- CORIPORT cumple con la obligación de notificar a la Administración concedente esta situación de fuerza mayor mediante oficio COR-GG-20-262 del 31 de marzo de 2020.

3.- La existencia de una situación de fuerza mayor en los términos aquí expresados no evita que, de presentarse un desequilibrio en la ecuación contractual, el Concesionario pueda solicitar que sea reestablecida.

4.- En 6 meses, contados a partir del 18 de marzo de 2020, fecha en que el Gobierno de la República emitió la declaratoria que restringe el ingreso al país de personas extranjeras, conforme al artículo 2 del Decreto Ejecutivo N° 42238 - MGP – S, la Administración Concedente tendrá que decidir si procederá a la terminación unilateral y anticipada del Contrato de Concesión por causa de la fuerza mayor (16.4.2.3 Indemnización como efecto de la extinción del Contrato por Eventos de Fuerza Mayor o Caso Fortuito), o si se pone de acuerdo con el Concesionario para continuar renegociando los términos para continuar el contrato. Lo anterior según la cláusula 15.5 del Contrato de Concesión.

5.- Si la Administración Concedente decide continuar con el Contrato de Concesión, debe considerar la obligación de mantener el equilibrio financiero del contrato en los términos de la cláusula 15, apartes 2 y 3. La OFGI realizó el análisis financiero de la razón costo-beneficio para presentarlo posteriormente al CETAC.

6.- Resulta primordial que la Administración Concedente evalúe la razón costo - beneficio de las diferentes opciones que ofrece el Contrato de Concesión del AIDOQ, con el fin de que se escoja aquélla que permita cumplir de la mejor manera el interés público, sobre todo si se toma en consideración que no existen parámetros internacionales claros que establezcan, en forma realista, una fecha aproximada para la finalización de la emergencia sanitaria.

En una presentación que se realizó al Ministro de Obras Públicas y Transportes y al Director General de Aviación Civil, se indicó que, en el caso del Contrato de Liberia, se tendría el siguiente panorama:

Según la cláusula 29.4.2.3 “Indemnización como efecto de la extinción al Contrato por eventos de fuerza mayor”, se estimaría una indemnización por un monto de \$39.526.304,00.

Si se activa la cláusula 29.4.2.1 “Indemnización como efecto de la extinción por causas ajenas al concesionario”, se estimaría una indemnización de \$77.910.304,00.

Para poder aplicar una de las cláusulas que justifiquen una indemnización por desequilibrio financiero, originado por la causal de fuerza mayor o por causas ajenas al Concesionario, en el año 2020, tendría que presentarse una reducción de la tasa interna de retorno (TIR) de al menos un 20%,

lo cual es poco probable. Así las cosas, esto se comunicó al mediante Oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-039-2020.

### **Sección III**

#### **Estado de la autoevaluación del sistema de control interno al inicio y al final de la gestión.**

Las Autoevaluaciones del Sistema de Control Interno (ASCI) del 2020 y del 2021 fueron aplicadas con éxito durante los meses de octubre y noviembre de cada año, respectivamente.

Los resultados de la ASCI del 2020 fueron reportados mediante el informe DGAC-UPI-INF-030-2020. El informe de la ASCI 2021 está en proceso de elaboración.

Desde abril, y hasta septiembre de 2022, se espera que la institución se mantenga ejecutando acciones de mejora de diferentes tipos, para fortalecer el Sistema de Control Interno Institucional a partir de las falencias encontradas en la ASCI 2021.

### **Sección IV**

#### **Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno durante el último año.**

Se han realizado mejoras al Sistema de Valoración de Riesgo (SIVARI), utilizado para brindar el seguimiento y administración de los riesgos. Estas mejoras permitieron más facilidades a los usuarios, entre ellas se destacan:

- Se realizaron cambios en el cuestionario ASCI, como la eliminación, creación y cambio en la redacción de algunas preguntas. De este modo, se logró que los usuarios las comprendieran mejor, lo que significó un valor agregado en su aplicación.
- Se realizó un informe de seguimiento a los planes de acción de control interno (DGAC-UPI-INF-016-2021), que permitió detectar debilidades que se corrigieron sobre la marcha, por lo que se alcanzaron mejores resultados en la ASCI 2021, verbigracia, el incremento en el cumplimiento de 82.1% a 87.5%.

- La empresa ARISOL Consultores realizó la actividad denominada “Sensibilización a jefaturas en materia de Control Interno”, la cual consistió en una capacitación para todas las jefaturas de la DGAC/CETAC sobre el tema de Control Interno. Con esta inducción se obtuvo un mayor compromiso y una mejor comprensión en su liderazgo y responsabilidades en el ámbito del control interno, en especial la ASCI 2021.
- La fecha de las etapas iniciales del SEVRI para el 2021, a saber: la identificación, el análisis y la valoración de riesgos, además de la definición de los planes de administración de riesgos, se trasladaron para enero de ese mismo año. Sin embargo, en el 2020 el SEVRI se empezó a realizar a mediados de año, lo que permitió una mejor administración de riesgos en pro del cumplimiento de los objetivos de los objetivos del PAO/POI.
- Las unidades organizativas de la institución identificaron los riesgos mucho mejor, lo cual se reflejó también en una mejor redacción. Así, con base en una estadística de formulación del SEVRI, hubo un 62% de riesgos redactados aceptablemente, un gran aumento si se compara con el 32% del 2020. Esto se logró gracias a la asesoría brindada por la Unidad de Planificación y a las capacitaciones realizadas a todos los enlaces de control interno y jefaturas de la institución antes de empezar el SEVRI 2021.
- En el informe de la auditoría externa de marzo de 2021, se destacaron las mejoras que se lograron en el SEVR. En comparación con la visita anterior de esa auditoría, las conclusiones arrojaron cambios significativos del sistema, tal y como se transcriben en la frase:

*“(...) se mejora en identificación y abordaje de riesgos a través del SIVARI”*

## **Sección V**

### **Principales logros alcanzados durante la gestión, de conformidad con la planificación institucional.**

#### **1. Acuerdos de Transporte Aéreo.**

Se avanzó en las negociaciones de manera directa con cinco países que no tienen relaciones aerocomerciales con Costa Rica, entre los cuales se encuentran Rusia, Italia y Australia. Cuatro compañías cumplieron con los Requisitos de Transporte Aéreo para contar con un certificado de explotación. Actualmente, están operando las siguientes

aerolíneas internacionales de pasajeros: Aerovías del Continente Americano (Avianca Colombia) y TACA del Salvador; y las de carga: AMERIJET y ABX.

En esa línea de acción también se gestionaron siete **ampliaciones al certificado de explotación**, dos de las cuales permitieron que dos operadores ya consolidados pudieran competir en dos rutas ya explotadas por otras aerolíneas (o sea se dinamizó el mercado) y uno de estos operadores incorporó un nuevo destino desde los Estados Unidos (United Airlines está viajando desde San Francisco). Desafortunadamente también la pandemia ha impedido que algunas compañías ya certificadas retomen sus operaciones en Costa Rica.

Una delegación conformada por el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General, en representación de Costa Rica, participó en el Evento de Negociaciones ICAN 2021 promovido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el cual se negociaron y rubricaron acuerdos de servicios aéreos con España, Chile, República Dominicana, Belice, Letonia y Alemania. Con el Reino Unido se logró la firma de un Memorando de Entendimiento.

La suscripción de estos instrumentos constituye un excelente logro que permite expandir las fronteras y fortalecer las relaciones aerocomerciales con el resto del mundo. Se ha avanzado con los acuerdos de servicios aéreos gestionados con la Federación Rusa y con Italia. Se han reactivado las negociaciones con Perú para firmar un Memorando de Entendimiento y un acuerdo de servicios aéreos.

Durante el año 2021 dos empresas internacionales obtuvieron su certificado de explotación en la modalidad de vuelos internacionales regulares de pasajeros, de carga y de correo como operadores extranjeros:

- **Air Transat:** (Desde Canadá hacia ambos aeropuertos internacionales)
- **Frontier Airlines:** (Desde Estados Unidos hacia ambos aeropuertos internacionales)

Dentro de las compañías que ampliaron su certificado de explotación en la modalidad de vuelos internacionales regulares de pasajeros, de carga y de correo se encuentran:

- **Avianca Costa Rica:** Destinos desde el AIJIS hacia Miami, México y Managua y flexibilidad operativa para Estados Unidos.
- **American Airlines:** Texas y Chicago hacia Liberia.
- **Southwest Airlines:** Denver hacia Liberia.



- **Vuela Aviación:** Perú y nuevos destinos hacia Estados Unidos por explotar en los próximos años desde el AIJS.
- **Spirit Airines:** Miami hacia el AIJS.
- **Federal Express:** (desde Puerto Rico en la modalidad de carga exclusiva.

Tales ampliaciones dinamizaron el mercado brindando más opciones a los pasajeros, al contar con una mayor variedad de destinos, lo que generó un aumento significativo en los ingresos del país.

## 2. Recategorización del País 2018-2021.

En 1996 se le asignó a Costa Rica una calificación inicial de Categoría 1, cuando la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA), determinó que la Dirección General de Aviación Civil del país, cumplía con las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la supervisión de la seguridad de la aviación.

No obstante en octubre de 2018, la Evaluación de Seguridad de la Aviación Internacional (IASA) asignó tras una reevaluación una rebaja a la calificación existente a la Categoría 2, lo que significaba que el país carecía de las leyes o regulaciones necesarias para supervisar a las compañías aéreas de acuerdo con las normas internacionales mínimas, o su autoridad de Aviación Civil (DGAC) era deficiente en uno o más áreas, como lo son experiencia técnica, personal capacitado, mantenimiento de registros o procedimientos de inspección. Con una calificación de Categoría 2, los operadores de Costa Rica podían mantener los servicios existentes a los Estados Unidos, pero no se les permitiría establecer otros nuevos.

Empero, Costa Rica recupera la Categoría 1 en seguridad aeronáutica el 11 de febrero de 2021, con lo cual se garantiza que el país cumple con los estándares de seguridad operacional evaluados mediante el programa IASA (Evaluaciones Internacionales de la Seguridad Operacional de la Aviación), así como con los estándares internacionales de seguridad operacional, en áreas como: Legislación Aeronáutica, Regulación Aeronáutica, Cualificaciones y Entrenamiento del Personal, Otorgamiento de Licencias, Certificación, Vigilancia, y Resolución de Problemas de Seguridad Operacional, lo que se traduce en un impulso para el país en la reactivación de la industria aeronáutica, siendo un impacto positivo en el turismo y en la economía nacional.

### **3. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).**

El AIDOQ logró destacar en varios ámbitos que le valieron diversos reconocimientos internacionales: el Consejo Internacional de Aeropuertos ACI otorgó el reconocimiento “La voz del pasajero”, que es el resultado de la evaluación de los pasajeros que transitan por la Terminal y que valoran las condiciones de servicio, calidad y seguridad que ofrece el aeropuerto.

La Terminal también recibió el año anterior, por segunda vez consecutiva, el premio como “Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe” en servicio cliente y la distinción de aeropuerto con “Mayor progreso de Latinoamérica y el Caribe” en la categoría de dos millones de pasajeros.

De igual forma, en el 2020, el Consejo Internacional de Aeropuertos le otorgó la acreditación AHA (Airport Health Accreditation “Acreditación de Salud Aeroportuaria”) para destacar el cumplimiento de protocolos para combatir la Covid-19, convirtiéndose en el primer aeropuerto de Centroamérica en obtener esta acreditación, el segundo de Latinoamérica y el tercero del mundo.

### **4. Reducción de las Tarifas del AIDOQ.**

El 02 de febrero 2021, el CETAC aprobó la una reducción del 30% en las tarifas del AIDOQ, con la intención de atraer un mayor número de aerolíneas, así como de turistas, todo esto como un incentivo para apoyar la reactivación económica. Este beneficio también otorga un 10% de descuento adicional para las operaciones comerciales que se den fuera de las horas pico, con el fin de evitar la saturación de la terminal y de los servicios que brinda, que normalmente ocurre de las 11:00 a las 13:00 horas.

Por otro lado, se exime del pago de tarifas de aterrizaje y aproximación a todas aquellas aerolíneas internacionales comerciales que operen hacia el AIDOQ.

### **5. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional de Limón (AIL).**

En enero de 2021, este aeropuerto obtuvo el Galardón “Yo Cumpló”, otorgado por la Municipalidad de Limón, que garantiza que se trata de un lugar seguro y que respeta las medidas sanitarias impuestas por el Ministerio de Salud.

## 6. Reconocimientos otorgados al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

El 14 de junio de 2021, el Consejo Internacional de Aeropuertos (AIC por sus siglas en inglés), le otorgó al AIJS, el premio “Experiencia al Cliente” por su excelente atención al pasajero. Dicha acreditación evalúa la satisfacción del cliente, así como la comprensión hacia el cliente, estrategia, medición, mejora operativa, gobernanza, cultura aeroportuaria, diseño e innovación de servicios y la colaboración con la comunidad aeroportuaria.

De igual forma, en octubre de 2021, el AIJS fue seleccionado como el mejor de la región, bajo la categoría de “**Aeropuerto Líder de México y Centroamérica**”. El reconocimiento se lo otorgó la organización del World Travel Awards (WTA) quienes reconocen y celebran la excelencia en todos los sectores clave de la industria de viajes, turismo y hotelería

## 7. Publicación de Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC).

Se trata de una serie de documentos técnico – jurídicos de carácter obligatorio que la Autoridad adopta, emite y/o enmienda,

Se logró la publicación en el Diario Oficial La Gaceta de los siguientes RAC´s:

- RAC 03 *Reglamento de Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea*. Decreto Ejecutivo N° 42678-MOPT del 19 de octubre de 2020.
- RAC 05 *Unidades de Medida que se deben emplear en las Operaciones Aéreas y Terrestres*. Decreto Ejecutivo N° 42648-MOPT del 04 de setiembre de 2020.
- RAC 12 *Reglamento de Búsqueda y Salvamento (SAR)*. Decreto Ejecutivo N° 42677-MOPT del 06 de octubre de 2020.
- RAC 14 *Diseño y Construcción de Aeródromos, Volumen I (Primera versión)*. Decreto Ejecutivo N° 42395-MOPT del 25 de julio de 2020.
- RAC 15 *Servicios de Información Aeronáutica*. Decreto Ejecutivo N° 42396-MOPT, 07 de abril de 2020.
- RAC 20 *Reglamento del Aire*. Decreto Ejecutivo N°42591-MOPT, 11 de agosto del 2020.

- RAC 139 *Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos*. Decreto Ejecutivo N° 42393-MOPT, 25 de julio de 2020 (segunda versión)
- RAC ATS *Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses Servicios de Tránsito Aéreo*. Decreto Ejecutivo N° 42397-MOPT, 30 de junio del 2020.
- RAC-LPTA *Licencias al Personal Técnico Aeronáutico*. Decreto Ejecutivo N° 43061-MOPT Alcance 179 a La Gaceta 175 del 10 de septiembre del 2021
- RAC-13 *Reglamento de investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Decreto Ejecutivo N° 43089-MOPT. Alcance N° 194 a La Gaceta N° 186 de 28 de setiembre de 2021.
- RAC-19 *Reglamento de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)* Decreto Ejecutivo N° 42993-MOPT de 21 de abril de 2021. Publicado La Gaceta el 17/06/2021.

Finalmente, otro logro digno de mencionar, fue que, en el mes de mayo de 2021, se aprobó una **Reforma al Reglamento de los Contratos de Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios**, según la cual el plazo de los contratos en la modalidad de Alianzas Público Privadas (APP's) para el desarrollo los servicios aeroportuarios en el país, pueda extenderse hasta por 50 años. Tal reforma se suscitó con el propósito de que los proyectos futuros sean más atractivos para los potenciales gestores interesados, justamente por encontrarnos en un momento en que cada vez es más difícil que el Estado realice obra pública con recursos propios o mediante empréstitos de la banca de desarrollo internacional.

## **8. Recertificación Sistema de Gestión de Calidad del Órgano Fiscalizador de Gestión Interesada (OFGI) bajo la Norma ISO 9001:2015.**

El OFGI se certificó por primera vez bajo la Norma de Calidad ISO 9000 en el año 2012. En abril de 2021 recibió por tercera ocasión la certificación de calidad ISO 9001:2015. Este proceso ha sido posible gracias al esfuerzo de los colaboradores del OFGI, así como al respaldo y apoyo de parte del Consejo Técnico de Aviación Civil. Contar con un Sistema de Gestión de Calidad debidamente certificado le ha permitido a este Órgano trabajar con altos estándares de calidad y con procesos, de atención de sus obligaciones y responsabilidades, sujetos a rutinas de mejora continua. Sin duda, este sistema garantiza el aseguramiento de la calidad de los servicios que se brindan a los usuarios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

## **9. Renovación de la Certificación según la Norma INTE/ISO 9001:2015 otorgada al Sistemas de gestión de calidad DGAC.**

El sistema de gestión de calidad de la DGAC renovó en junio de 2021 la certificación que acredita el cumplimiento a satisfacción de la norma internacional INTE/ISO 9001:2015. Desde mayo de 2015 a la fecha, se cuenta con esta certificación demostrando que ha logrado establecer, implementar y mantener los procesos relacionados con esta norma. El principal principio de la norma INTE/ISO 9001 es la satisfacción del cliente, por lo que desde la implementación de la norma se busca la mejora continua, procurando satisfacer las necesidades y las exigencias del cliente de la mejor forma posible. Desde la DGAC reiteran el compromiso de aplicar esta norma que es reconocida a nivel mundial y representa una garantía de calidad.

## **10. Incorporación de “Inspectores de Medidas Sanitarias en el AIJS”.**

Se trata de la incorporación de trece inspectores para que garanticen el cumplimiento del Protocolo de Bioseguridad en el AIJS. Con ello se pretende, que los pasajeros y los funcionarios de la terminal respeten los lineamientos y la señalización sanitaria, colocada en todas las instalaciones del aeropuerto, especialmente ante la recuperación paulatina de las actividades aeroportuarias, con el fin de preservar la salud y el bienestar de todos los usuarios.

El personal a cargo cumple sus labores de manera continua durante la operación y tráfico de pasajeros, ubicándose en la sección de llegadas internacionales (pasillos estériles, salón de Migración, carruseles y Aduanas), así como en la terminal de salidas internacionales (lobby, Migración, control de seguridad y salas de abordaje). Estos funcionarios recorren el aeropuerto vistiendo un uniforme que los identifica como inspectores del protocolo sanitario y la ejecución de sus labores la realizan en coordinación con las aerolíneas y los operadores de la terminal.

## **11. Reunión con el Embajador de los Emiratos Árabes Unidos en Costa Rica.**

En septiembre de 2021, una delegación de la Dirección General de Aviación Civil y una funcionaria del Departamento de Áreas Geográficas de la Dirección de Política Exterior del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, se reunieron con el señor Jumaa Rasheed Khammis Ahmed Al-Remeithi, Embajador de los Emiratos Árabes Unidos en Costa Rica. La reunión abarcó tres temas:

- a. Iniciativas para el desarrollo e implementación de combustibles sostenibles para la aviación,

- b. Ratificación del Acuerdo de Servicios Aéreos entre ambos países y
- c. Temas de cooperación en materia de aviación civil. Se expuso el interés común de ambos países por la preservación ambiental y el potencial de Costa Rica como líder y referente internacional en temas de sostenibilidad.

El Embajador Al-Remeithi manifestó la importancia de continuar la amistad y cooperación entre ambos países, particularmente en el ámbito de la aviación civil eje fundamental de las relaciones bilaterales.

## **12. Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, coordinada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).**

En octubre de 2021, la DGAC participó en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, coordinada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). A la Conferencia asistieron de forma virtual expertos en las áreas de seguridad operacional y de facilitación. Se analizaron propuestas que tenían como fin apoyar a los Estados en la reanudación de sus actividades aeronáuticas. El Director de la DGAC hizo algunas intervenciones puntuales, con el propósito de exponer la experiencia de Costa Rica durante la reactivación de las operaciones aéreas, sin olvidar el enfoque colaborativo, que le permitiría al país tomar medidas estandarizadas, en favor de la restauración de la conectividad aérea, severamente impactada por la pandemia. En una de estas sesiones, Costa Rica presentó una nota de estudio relacionada con la ejecución de auditorías remotas, la cual recibió el beneplácito de varios Estados miembros.

## **Sección VI**

### **Acciones y proyectos relevantes ejecutados durante mi gestión**

A continuación, brindamos el detalle de los proyectos de inversión que se han ejecutado en la institución:

#### **1. Construcción de Hangar en Aeródromo de Coto 47.**

El Aeropuerto de Coto 47 sirve a la zona sur-sur y se ubica en el poblado de Coto 47, del distrito Corredor, del cantón de Corredores, en la provincia de Puntarenas. Está ubicado cerca de la frontera con Panamá. El aeropuerto es accesible desde localidades

del cantón como Pavones, Ciudad Neily y Playa Zancudo y al vecino cantón de Coto Brus.

El proyecto abarcó la construcción de un Hangar, espacio destinado para resguardar las aeronaves del Servicio de Vigilancia Aérea (MSP), una plataforma de estacionamiento para aeronave clave B con ayudas visuales a la navegación y calle de conexión a pista.

Fue adjudicado a la Constructora Hernán Solís SRL y las obras se iniciaron el 25 de noviembre de 2019. No obstante, se requirió el trámite de trabajos adicionales, por lo que el plazo del contrato se amplió y las obras reiniciaron el 13 de abril de 2020.

La recepción definitiva fue el 28 de setiembre de 2020, para una inversión total de ¢434.219.560,50.

Sin duda, este hangar ayudará a mejorar las labores de vigilancia y control de la zona fronteriza, afectada por el cruce ilegal de personas, el contrabando de mercancías y el tráfico de drogas. En consecuencia, se suscribió una “Carta de Entendimiento” entre el CETAC y el Ministerio de Seguridad Pública, que facilitará la colaboración recíproca en el Aeródromo de Coto 47, de manera que las labores de prevención y detección de actividades ilícitas o de narcotráfico sean más efectivas.

## **2. Instalación de una cerca perimetral en el Aeródromo de Golfito.**

La instalación de una cerca perimetral en el Aeródromo de Golfito era imprescindible para resguardar el lugar y propiciar más seguridad a los usuarios de la terminal aérea, así como a las mismas operaciones aeronáuticas; cumpliendo así con parte de los requerimientos mínimos establecidos por la OACI a nivel internacional. Adicionalmente se logró instalar un nuevo portón eléctrico para regular el ingreso al Aeródromo.

El adjudicatario fue Construcciones e Instalaciones Ventura S.A. La orden de inicio se giró el 23 de octubre de 2020 y se concluyó el 14 de diciembre de 2021, con una inversión estimada de ¢38.688.244,8.

## **3. Demarcación horizontal de la Pista en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).**

Durante el mes de mayo de 2020, la empresa Publivías S.A. realizó una remarcación de la pista en el AITB. Esto representó una Inversión de ¢23.800.325,00.

**4. Cambio de reguladores de corriente en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).**

El cambio de reguladores de corriente en el AIDOQ empezó a efectuarse con la orden de inicio del 03 de julio de 2020. La contratista adjudicataria fue MECSA SERVICE S.A., por un monto contractual de ¢71,570,481,06.

Los equipos fueron importados y se terminaron de instalar el 14 de diciembre de 2020.

**5. Contrato según demanda de suministro y colocación de mezcla asfáltica, para la atención de la pista y la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).**

Este proyecto obedece a una necesidad de contratar una empresa que pudiera atender, en menos de 24 horas y de forma inmediata, cualquier daño que afecte en forma negativa las operaciones en la pista y la plataforma del AIDOQ, en aras de mantener la operatividad del aeródromo.

El suministro y colocación de la mezcla asfáltica, se efectuó a través de un contrato abierto, por demanda, para atender situaciones puntuales de emergencia relacionadas con los pavimentos en el AIDOQ.

La adjudicataria fue la empresa H-Solís. El plazo contractual fue de un año y el finiquito se realizó en diciembre de 2020, año durante el cual se hicieron tres intervenciones, la última el 17 de diciembre de 2020, recibida a conformidad. La inversión realizada fue de ¢228.959.265,80.

**6. Cambio de la iluminación fluorescente a la tecnología LED en las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil.**



El proyecto consistió en el cambio de iluminación convencional fluorescente a luces LED, en procura de lograr un ahorro energético significativo. La orden de inicio se giró el 31 agosto del 2020, después de resolver un recurso de revocatoria contra el acto de adjudicación. El proyecto se adjudicó a la empresa ECOLOGICAL S.A., por un monto de ¢109.971.398,10. Finalizó el 17 de diciembre de 2020.

#### **7. Remodelación de las oficinas de la Proveduría institucional y las oficinas del Área técnica de la Dirección General de Aviación Civil.**

La remodelación de estas oficinas inició el 22 de junio de 2020, con un plazo de ejecución de un mes calendario, el cual se suspendió por nueve días debido a la restricción sanitaria emitida por el Ministerio de Salud del 11 al 19 de julio de ese año. Las obras se reanudaron el 20 de julio y finalizaron el 13 agosto del 2020.

El proyecto estuvo a cargo del Consorcio DYH-HUGUET, por un monto contractual que oscila los ¢13.903.501,0 millones.

#### **8. Mejoramiento del Aeródromo de la Managua Quepos Fase 3.**

Este proyecto consistió en la construcción de una pista, conformación de franjas de seguridad, manejo de aguas pluviales, mejoras en el cerramiento perimetral y pintura de la pista. La empresa adjudicataria fue Constructora MECO S.A. La orden de inicio se emitió el día 04 de mayo de 2021 y la recepción de las obras se llevó a cabo el 16 de setiembre del 2021. Se realizó un acto de inauguración por parte del señor Presidente de la República el día 29 de setiembre de 2021. El costo final de las obras fue de ¢1.673.945.038,00.

#### **9. Suministro y colocación de mezcla asfáltica según demanda para la atención en la pista y la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDO).**

Este proyecto obedece a una necesidad de contratar una empresa que pudiera atender, en menos de 24 horas y de forma inmediata, cualquier daño que afecte en forma negativa las operaciones en la pista y la plataforma del AIDOQ, en aras de mantener la operatividad del aeródromo.

El suministro y colocación de mezcla asfáltica, se efectuó a través de un contrato abierto, por demanda, para atender situaciones puntuales de emergencia relacionadas con los pavimentos en el AIDOQ.

La adjudicataria fue la empresa Constructora MECO S.A. El plazo contractual fue de un año y en total se hicieron tres intervenciones en el año 2021 para un total estimado de ¢141.930.919,47.

#### **10. Demarcación horizontal de la plataforma del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).**

En el mes de diciembre de 2021 se realizó una demarcación horizontal en toda la plataforma del AITBP por medio de la contratación directa 2021CD-000226-0006600001, a cargo de la empresa adjudicataria PUBLIVIAS S.A., por un monto total de ¢16.826.039,00. El plazo de ejecución fue de seis días naturales.

#### **11. Suministro y colocación de malla en el Aeródromo de Nosara.**

Durante los meses de junio a julio de 2021, por medio de la Contratación Directa 2021CD-000014-0006600001, la empresa Materiales Sarapiquí del Norte S.A. brindó el servicio de suministro y colocación de una malla nueva perimetral en 620 metros lineales, afectados negativamente por el Huracán ETA, que, como es conocido, azotó el cantón de Nicoya, especialmente el distrito de Nosara. El proyecto tuvo una duración de cuarenta y dos días naturales, para una inversión de ¢16.342.735,53.

#### **12. Mantenimiento de edificios.**

El mantenimiento de edificios en los aeropuertos se realizó por medio de la Contratación Directa 2021CD-000211-0006600001, adjudicado a tres empresas, las que se encargaron de trabajos como polarizado, limpieza y reparación de vidrios, puertas, ventanas, marcos de aluminio y celosías.

En el Aeródromo de Nosara y el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, intervino la empresa Construcciones Jean Barrantes SRL, cuyo plazo de entrega del mantenimiento fue de cinco días naturales.

Los trabajos en las oficinas centrales y el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se adjudicaron a la empresa Construcciones y Remodelaciones SYM SA, cuyo plazo de entrega fue de 10 días naturales.

Los trabajos en el edificio el Radar en Alajuela se adjudicaron a la empresa Constructora Ulate Retana SRL, con un plazo de entrega de 5 días naturales. El total erogado fue de ¢4.102.517,24.

### **13. Mejoras en la Terminal del Aeródromo La Managua en Quepos.**

Durante los meses de octubre y noviembre de 2021, con el fin de mejorar la Terminal del Aeródromo La Managua en Quepos, se realizaron dos contrataciones: la primera fue la Contratación Directa 2021CD-000036-0006600001, adjudicada al señor Jonathan Castro Durán, con un plazo de entrega de treinta días naturales y un monto de ¢15.899.919,02, para reparar las condiciones de techo, las paredes, la pintura, el baño, los problemas con las aguas pluviales, el sistema eléctrico y los abanicos entre otros; la segunda fue la Contratación de Convenio Marco 2020LN-000002-0009100001, adjudicada a la empresa Valdesol S.A., con un plazo de entrega de veinticinco días naturales y un monto de ¢6.760.910,26 para mejorar el piso de la Terminal.

### **14. Ampliación del drenaje en el Aeródromo La Managua en Quepos.**

Ante los problemas de permeabilidad y el elevado nivel freático en la zona, fue necesaria una ampliación del drenaje de la Terminal del Aeródromo de Quepos. Por tal razón, por medio de la Contratación Directa 2021CD-000202-0006600001, cuya adjudicataria fue la empresa Maquinaria José León Villalobos S.A., se compró piedra bola por un monto de ¢457.649,66 y, en noviembre de 2021, fue posible ampliar el drenaje con la participación del personal y equipo del Proceso de Mantenimiento Aeroportuario de la DGAC.

### **15. Demarcación horizontal en la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y el Aeródromo de San Isidro.**

En los meses de noviembre y diciembre de 2021, el personal y equipo del Proceso de Mantenimiento Aeroportuario realizó la demarcación horizontal en la pista y plataforma del Aeródromo de San Isidro de Pérez Zeledón. De igual forma efectuaron trabajos en la plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la ampliación de las posiciones 2 y 4, lo que incluyó la limpieza correspondiente y una nueva demarcación.

#### **16. Bacheo en la pista del Aeródromo de Batán.**

En tres oportunidades, específicamente en agosto, setiembre y diciembre del 2021, el equipo del Proceso de Mantenimiento Aeroportuario realizó bacheos menores en la pista del Aeródromo de Batán. En los dos primeros trabajos se aplicó asfalto en frío y en el último concreto. El asfalto en frío se adquirió por medio de la contratación 2021CD-000109-0006600001, adjudicada a la empresa PROMATCO CENTROAMERICANA SA por un monto de ¢1.169.058,45.

#### **17. Restablecimiento del sistema de luces de aproximación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.**

El sistema de luces de aproximación (ALS) está ubicado al final de la pista de aterrizaje. Constituye una guía visual que le permite al piloto la identificación del entorno y el alineamiento de la aeronave en relación con la pista. Además, es un requisito para cumplir con los estándares internacionales de seguridad operacional que brinda la DGAC a las operaciones aéreas.

En diciembre de 2021, se restableció el sistema de luces de aproximación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con una inversión superior a los \$800.000 USD, monto que provino del presupuesto del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). El panorama previo a la instalación de estas luces era crítico, las aeronaves que llegaban al Aeropuerto Intencional Juan Santamaría en condiciones climatológicas adversas, debían desviarse a otros aeropuertos dentro y fuera del país, aspecto que implicaba costos adicionales de operación. Evidentemente, los principales problemas se resolvieron y el aeropuerto cuenta con los medios óptimos de iluminación, lo que le permite mejorar la capacidad de maniobra de los pilotos y aumentar la capacidad de permanecer operativo bajo climatológicas desfavorables. La consecuencia inmediata de esta gestión es un mayor cumplimiento de los itinerarios, la reducción de los costos operativos para las líneas aéreas y una mayor competitividad del AIJS.

**18. Ampliación de los servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de la pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).**

El proyecto consiste en la ejecución de las siguientes fases:

Fase I-A

Plataforma:

*Reconstrucción posición N°9, así como la construcción de 6715 m<sup>2</sup> adicionales.*

Fase II

Mejoramiento del área de maniobras y canal pluvial:

*Consiste en la colocación de una sobrecapa de pavimento asfáltico en el área de maniobras (pista, conectores, calles de rodaje, entre otros) así como la construcción de canales pluviales.*

Fase III

Contratación Reconstrucción de pista y nueva calle de rodaje:

*Consiste en la construcción de una pista provisional para poder realizar la reconstrucción de la pista actual, tomando en consideración la ampliación de servicios a una categoría 4E.*

Este proyecto fue revisado por un asesor de mi Despacho y actualmente los "términos de referencia" están en revisión para enviarlos a la Proveeduría.

Ahora bien, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0719-2021 se solicitó ante el señor Ministro la aprobación del superávit específico para "nuevos aeropuertos", para garantizar el contenido presupuestario para la ejecución de este proyecto; sin embargo, no se ha recibido la respuesta, aunque se han continuado las gestiones correspondientes a la fase de preinversión. Es importante considerar en las evaluaciones, los altos costos que se derivarían de un cierre temporal de la pista ante la ocurrencia de un fallo en la estructura del pavimento que, al no ejecutar a tiempo este proyecto, se continúa deteriorando.

**19. Orden de Cambio N° 82-2019 "Nuevas oficinas de la Dirección General de Aviación Civil en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría". Gestión OFGI.**

Mediante la Orden de Cambio N°82-19 denominada: "Nuevas oficinas de DGAC en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría" se brindaba espacio físico adecuado a las

necesidades de la Dirección General de Aviación Civil en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS). La correspondiente ejecución de la obra se finalizó en el 2019; sin embargo, el pago al Gestor Interesado Aeris no se había efectuado.

Es importante destacar que las órdenes de cambio en general se pagan una vez que se emita la aceptación y visto bueno del Órgano fiscalizador del AIJS y del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).

Para el pago de la Orden de Cambio N°82-2019, la Unidad de Recursos Financieros había solicitado el cargo presupuestario requerido para finales de febrero de 2020, momento en el que la COVID-19 reportaba los primeros casos país, situación que afectó los ingresos institucionales. No obstante, lo anterior, con la modificación presupuestaria 03-2020, a través del oficio CETAC-AC-2020-1320, del 20 de noviembre 2020, se tramitó el pago de dicha orden de cambio por un monto de ¢271.144.291,4.

## **20. Gestión de pago de las obras ejecutadas por AERIS y puestas en servicio a los usuarios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Gestión OFGI.**

Las consecuencias generadas por la pandemia en la actividad aeronáutica, y en general en la actividad económica del país, produjo una caída sustancial en los ingresos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), y por ende en las entradas de la Dirección General de Aviación Civil y del Gestor Interesado (Aeris).

Fue necesario, entonces, direccionar el uso de los recursos disponibles a las principales actividades de la institución y del Contrato de Gestión Interesada, aspecto incorporado en la Modificación Presupuestaria 04-2020, avalada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el oficio CETAC-AC-2020-1449.

Se decidió posponer el Proyecto de COOPESA, que ya no era tan urgente, y redireccionar los recursos que le estaban asignados para las obras del sur por \$24,000,000,00, más \$5,460,000,00 para pagar una parte de las obras de la Terminal y con esto reducir la presión que ejerce el desequilibrio generado por la pandemia, a fin de que el AIJS continúe operando normalmente.

Así las cosas, los recursos que se lograron redireccionar son para el pago de las siguientes obras ejecutadas por el Concesionario AERIS en el AIJS:

- Ítem 102 “Calle de Rodaje Paralela Sur
- Ítem 120 “RESA al Este de la Cabecera 25”
- Ítem 121 “Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25”
- Ítem 320 “Mejoras al Sector Este de la Calle Perimetral”

- Orden de Cambio 69-18 Acondicionamiento del Comedor de Empleados” del AIJS
- Realineamiento y expansión Calle la Candela
- MM 83-19 “Rehabilitación de área de parada de bahía de espera 07”
- Expansión Salas de Abordaje al Oeste, Bloque V
- MM 78-18 Rehabilitación de la Calle de Rodaje Alfa
- Edificio de Mantenimiento AIJS
- RESA Cabecera 25
- Puente de Abordaje N° 12
- Puente de Abordaje N° 13
- Realineamiento de la Calle Alrededor del Parqueo de Empleados
- Terminal Doméstica

La inversión estimada asciende a: ¢18.169.490.097,67.

## 21. Expropiaciones.

A continuación, se tabulan las expropiaciones realizadas en el periodo 2020-2021:

### 21.a. Expropiaciones para el Aeropuerto de La Managua en Quepos 2020.

Especial mención merecen las expropiaciones realizadas para adquirir los terrenos aledaños al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y al Aeródromo de La Managua, en Quepos que presentamos seguidamente:

PROPIETARIO	Folio Real	ETAPA	Monto de Avalúo
3-101-554570 Sociedad Anónima	6-177048-000	Pendiente inscripción, proceso judicial Juzgado Contencioso Administrativo	¢1.833.629.966,00
	<b>AERÓDROMO QUEPOS</b>		Se depositaron fondos al Juzgado Contencioso
Joral del Sur S.A.	2- 134160-000	Pendiente inscripción en la Notaría del Estado	¢223.219.175,00
	<b>AIJS</b>		Se depositaron fondos a la Procuraduría General
	<b>AIJS</b>	Expediente 17-00323-1028-CA-7	¢129.025.919,61
		Expropiación vía judicial	PAGADO
Distribuidora la Florida Sociedad Anónima	6-122890-000	Inscrita a nombre de CETAC-Estado 2020	¢727.302.616,00
	<b>AERÓDROMO QUEPOS</b>		PAGADO

### 21.b. Expropiaciones para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) 2020.

Se realizaron expropiaciones para desarrollar el proyecto de “Ampliación de servicios de infraestructura y equipamiento para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”, de suma importancia para la Institución y para el país en general, debido a que tiene como objetivo aumentar los niveles de servicio del AIDOQ, motivo por el cual fue incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022.

En concreto podemos enlistar siete expropiaciones de terrenos aledaños al AIDOQ:

PROPIETARIO	Folio Real	ETAPA	Monto de Avalúo
Grupo de Inversiones y Comercializadora Planeta Tierra Sociedad Anónima	5083988-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢153.325.448,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Corporación el Brujo de Liberia Sociedad Anónima	5087642-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢140.588.334,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Navajo de Guanacaste Sociedad Anónima	5091995-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢1.969.007.730,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Territorio del Sol Sociedad Anónima	5083986-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢341.571.055,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Compañía Industrial Corteza Amarilla Sociedad Anónima	5037971-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢4.001.699.550,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Grupo de Inversiones y Comercializadora de Marte Sociedad Anónima	5083987-000	Inscrita a nombre de CETAC- Estado año 2020	¢153.355.000,00
	<b>AIDOQ</b>		PAGADO
Luvianas de Liberia Sociedad Anónima	5019084-000	Pendiente inscripción, proceso judicial Juzgado Contencioso Administrativo	¢4.090.188.696,00
	<b>AIDOQ</b>		Se depositaron fondos al Juzgado Contencioso

Inversión total estimada en expropiaciones: ¢5.223.756.461,6.

## 22. Proyectos Estratégicos 2022-2024

Esta redistribución de recursos a causa de la pandemia, trajo consigo la necesidad de priorizar las actividades y los proyectos de inversión más relevantes para el año 2022, aunque quedan pendientes otras iniciáticas con un horizonte al 2024, que a pesar de su importancia, no se han incorporado en la planificación estratégica institucional debido a falta de recursos financieros para su ejecución, por lo que se recomienda considerarlos en los procesos de planificación a corto y mediano plazo del subsector aeronáutico. Si existiera interés en conocerlos en detalle se puede consultar el informe de labores de la DGAC en el Anexo 1 “DGAC Listado de Proyectos 2021-2024”.



## **Sección VII**

### **Administración de los recursos financieros asignados**

#### **1. Distribución presupuestaria 2020:**

##### **1.1. Programas Presupuestarios**

Con base en el Oficio N° DM-0466-2019 del 25 de marzo de 2019, emitido por la Ministra de Hacienda, se comunicó que a raíz de la promulgación de la Ley N° 9635 denominada **“Fortalecimiento de las Finanzas Públicas”**, en el Alcance N° 202 a La Gaceta N° 225 del 04 de diciembre del 2018, el **crecimiento del gasto corriente de los presupuestos ordinarios para el año 2020**, de las entidades y órganos que conforman el Sector Público no Financiero, **no podía sobrepasar el 4,67%**.

En el caso de las entidades que se financian a través del Presupuesto Nacional, la aplicación de la regla fiscal en los presupuestos ordinarios del 2020 fue de manera agregada, mientras que en el presupuesto del resto de las entidades que conforman el Sector Público no Financiero, la aplicación es individualizada.

En consecuencia, mi participación se limitó a la ejecución de los gastos corrientes y de las inversiones aprobadas para su ejecución este período que como ya se indicó, tuvo una fuerte afectación por la pandemia.

##### **1.2. Resumen del Presupuesto Ordinario 2020 del Consejo Técnico de Aviación Civil**

Del monto asignado en el presupuesto para el cuarto trimestre del 2020, podemos observar que la ejecución presupuestaria del gasto general llega a un 87%, el cual se desglosa de la siguiente manera:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL					
Comparativo del monto presupuestado y ejecutado según partida					
Al 31 de diciembre del 2020					
En colones					
Partida	Presupuesto Modificado	Preupuesto ejecutado	Saldo	% Ejecución 2020	Representación del gasto por partida
0-Remuneraciones	10 010 413 400,00	9 781 308 645,68	229 104 754,32	98%	19,67%
1-Servicios	6 764 488 877,23	6 076 264 800,81	688 224 076,42	90%	12,22%
2-Materiales y suministros	254 463 098,73	164 868 972,85	89 594 125,88	65%	0,33%
5-Bienes Duraderos	28 599 060 386,65	25 079 085 345,95	3 519 975 040,70	88%	50,42%
6-Transferencias corrientes	7 278 976 839,70	5 534 578 001,53	1 744 398 838,17	76%	11,13%
7- Transferencias de capita	4 188 826 105,00	3 101 826 590,05	1 086 999 514,95	74%	6,24%
<b>Total</b>	<b>57 096 228 707,31</b>	<b>49 737 932 356,87</b>	<b>7 358 296 350,44</b>	<b>87%</b>	<b>100,00%</b>

### 23. Distribución presupuestaria 2021:

La Ley N° 9524 titulada “**Fortalecimiento del control presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central**”, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°62 del martes 10 de abril del 2018, dispone en sus artículos 1 y 2 lo siguiente:

“ARTÍCULO 1: Aprobación presupuestaria de los órganos desconcentrados del Gobierno Central.

*“Todos los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central serán incorporados al presupuesto nacional para su discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa.*

*El Ministerio de Hacienda definirá la forma y la técnica presupuestaria que se deberá aplicar para incorporar los presupuestos antes indicados y brindará, a solicitud del órgano respectivo, el apoyo técnico para facilitar el análisis y la toma de decisiones en el proceso de discusión y aprobación legislativa del presupuesto de la República.”*

ARTÍCULO 2- Reforma de varias leyes como la Ley N° 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos:

*Artículo 34- Responsable de presentar el anteproyecto. El titular de cada ministerio y el de los sujetos incluidos en el inciso b) del artículo 1 será el responsable de presentar el anteproyecto de presupuesto al Ministerio de Hacienda. En el caso de los ministerios, el anteproyecto deberá incorporar*

también, con su anuencia expresa, el anteproyecto de presupuesto de los órganos desconcentrados que tenga adscritos.

Para ello, los órganos desconcentrados deben remitir al ministro correspondiente su presupuesto, con la aprobación previa de sus máximos jerarcas.

## 2.1. Impactos:

Con fundamento en los artículos transcritos se desprende que el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC-DGAC) es parte del **Presupuesto Nacional**; por ende, al ser un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) se configura dentro de su “Presupuesto” y sus “Planes” (PAO y POI), en concreto se ubica en el **Programa Presupuestario 333**.

Mediante el oficio DGPN-UAP1-0019-2020 el Ministerio de Hacienda procedió a comunicar la **nueva estructura programática para formulación del año 2021 para los órganos desconcentrados adscritos al MOPT**, que se utilizará para la formulación del presupuesto del año 2021, en atención a lo dispuesto en la mencionada Ley N° 9524, a saber:

Institución	Ti-Pr-Sup	TITULO	PROGR	SUBROG
CONSEJO NACIONAL DE CONSESIONES (CNC)	209-330-00	209	330	0
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)	209-331-03	209	331	3
CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP)	209-331-04	209	331	4
CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD (CONAVI)	209-332-00	209	332	0
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL (CTAC)	209-333-00	209	333	0

La formulación de planes institucionales (PAO y POI) y el presupuesto institucional a partir del año 2021, deben sujetarse a los nuevos lineamientos del MOPT y el Ministerio de Hacienda, considerando el principio de **vinculación entre planes y presupuesto**, el cual se fundamenta en la premisa legal de que **“el presupuesto se considera la expresión financiera de los planes”**.

Así lo postula el artículo 4 de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, Ley N° 8131, en lo conducente:

“ARTÍCULO 4.- Sujeción al Plan Nacional de Desarrollo

*Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jerarcas respectivos, así como a los principios presupuestarios generalmente aceptados (...)*”

Por otra parte, se debe formular el PAO y el POI en dos sistemas informáticos:

- SPP: Sistema de Planificación y Presupuestación / del MOPT
- SFP: Sistema de Formulación Presupuestaria SFP / del Ministerio de Hacienda

En igual sentido, la Unidad de Recursos Financieros debe incluir la información de presupuesto en un tercer sistema SIFCO (Sistema Contable Financiero Institucional). En estos mismos sistemas se debe incorporar el presupuesto a cada “meta/actividad” asegurando la vinculación entre planes y presupuesto. Se debe trabajar bajo el concepto de que el presupuesto deberá ser austero, y bien justificado en cuanto al beneficio, necesidad y finalidad de los recursos a utilizar.

El Ministerio de Hacienda elabora la política fiscal de acuerdo con una serie de instrumentos que la normativa vigente establece, como la Ley N° 9635 “*Fortalecimiento de las Finanzas Públicas*”, Título IV, relativo a la Regla Fiscal y a los criterios que deben considerarse para la formulación de los presupuestos públicos y que, para el proceso de elaboración del ejercicio económico del 2021, se puso en conocimiento mediante el oficio DM-0321-2020 de fecha 27 de marzo de 2020, en el cual se estableció que **el porcentaje máximo de crecimiento del gasto corriente fue de un 4,13%**.

Tal porcentaje se aplica en el Presupuesto Nacional de manera agregada, según las erogaciones del pago de los intereses de la deuda; razón por la que el Ministerio de Hacienda realizó un ejercicio interno para estimar el monto específico de cada entidad, el que sirvió de base para proceder a comunicar el monto máximo a presupuestar en cuanto al gasto corriente para las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Con base en los aspectos señalados y atendiendo las disposiciones de los artículos 176 y 177 de la Constitución Política; 32 y 35 de la Ley N° 8131 “*Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos*”; 38 de su Reglamento y sus reformas, y 4 y 5 de los Lineamientos Técnicos sobre el Presupuesto de la República, se determina y comunica **el gasto presupuestario máximo**.

## 2.2. Gasto Presupuestario Máximo de los Órganos Desconcentrados del MOPT.

Gasto Presupuestario Máximo (en millones de colones)		
Nombre del Órgano Desconcentrado	Corriente <sup>1/</sup>	Capital y otros <sup>1/</sup>
Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	2.555,0	6.011,0
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	26.914,0	9.288,0
Consejo de Transporte Público (CTP)	5.748,0	4,9
Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)	9.580,0	259.970,0
Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	23.467,0	16.145,0

<sup>1/</sup> Monto no incluye transferencias a otros OD.

En cumplimiento a la Ley N° 9524 “Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central”, **el anteproyecto de presupuesto fue enviado para discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa.** Incorporó los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central, así como las sumas correspondientes a los gastos del Gobierno Central.

### Consejo Técnico de Aviación Civil Resumen del Presupuesto Ordinario 2021

Subpartida	Descripción1	Ley de Presupuesto	Presupuesto Actual	Devengado	Pagado
E-00101	SUELDOS PARA CARGOS FIJOS	3 034 419 372,00	3 169 212 369,00	3 093 275 954,80	3 093 275 954,80
E-00201	TIEMPO EXTRAORDINARIO	22 500 000,00	60 841 998,00	55 208 020,83	55 208 020,83
E-00202	RECARGO DE FUNCIONES	5 000 000,00	0,00	0,00	0,00
E-00203	DISPONIBILIDAD LABORAL	20 000 000,00	8 000 000,00	0,00	0,00
E-00205	DIETAS	38 910 000,00	38 910 000,00	29 677 079,29	29 677 079,29
E-00301	RETRIBUCION POR AÑOS SERVIDOS	987 320 401,00	865 475 968,00	821 215 498,83	821 215 498,83
E-00302	RESTRICCION AL EJERCICIO LIBERAL DE LA PROFESION	1 288 455 214,00	1 233 176 135,00	1 198 135 040,00	1 198 135 040,00
E-00303	DECIMOTERCER MES	0,00	5 102 749,00	0,00	0,00
E-00303	DECIMOTERCER MES	672 689 633,00	662 799 156,00	608 941 960,49	608 941 960,49
E-00304	SALARIO ESCOLAR	619 333 057,00	619 333 057,00	568 215 074,69	568 215 074,69
E-00399	OTROS INCENTIVOS SALARIALES	1 782 800 261,00	1 726 397 562,00	1 655 816 272,04	1 655 816 272,04
E0040120033300	CCSS CONTRIBUCION PATRONAL SEGURO SALUD	725 493 358,00	716 938 505,00	685 160 167,25	685 160 167,25
E0040520033300	BANCO POPULAR Y DE DESARROLLO COMUNAL. (BPDC)	39 215 857,00	38 753 478,00	37 019 430,04	37 019 430,04
E0050120033300	CCSS CONTRIBUCION PATRONAL SEGURO PENSIONES	411 766 500,00	406 911 524,00	388 843 043,10	388 843 043,10
E0050220033300	CCSS APORTE PATRONAL REGIMEN PENSIONES	117 647 572,00	232 520 872,00	222 047 241,16	222 047 241,16
E0050320033300	CCSS APORTE PATRONAL FONDO CAPITALIZACION LABORAL	235 295 143,00	116 260 453,00	111 126 525,08	111 126 525,08
E0050520033300	ASOCIACION SOLIDARISTA DE EMPLEADOS DEL CONSEJO	322 936 267,00	304 936 267,00	293 441 817,28	293 441 817,28
E-09999	OTRAS REMUNERACIONES	9 000 000,00	0,00	0,00	0,00
E-10101	ALQUILER DE EDIFICIOS, LOCALES Y TERRENOS	41 999 840,00	30 117 672,00	28 048 838,51	28 048 838,51
E-10102	ALQUILER DE MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO	24 627 480,00	6 683 474,00	823 615,81	653 663,81
E-10103	ALQUILER DE EQUIPO DE COMPUTO	310 680 320,00	344 483 100,00	243 594 400,81	243 594 400,81
E-10104	ALQUILER Y DERECHOS PARA TELECOMUNICACIONES	257 949 600,00	3 060 000,00	0,00	0,00
E-10199	OTROS ALQUILERES	5 819 000,00	4 999 032,00	2 846 696,00	2 451 196,00
E-10201	SERVICIO DE AGUA Y ALCANTARILLADO	272 320 000,00	272 320 000,00	262 806 511,63	262 806 511,63
E-10202	SERVICIO DE ENERGIA ELECTRICA	283 360 000,00	283 360 000,00	224 869 893,85	224 869 893,85
E-10203	SERVICIO DE CORREO	3 077 400,00	3 077 400,00	57 085,75	57 085,75
E-10204	SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES	115 000 000,00	115 000 000,00	107 990 531,47	107 990 531,47
E-10299	OTROS SERVICIOS BASICOS	34 638 368,00	34 638 368,00	19 797 657,94	19 781 837,94
E-10301	INFORMACION	26 413 200,00	53 888 413,00	24 100 140,88	22 951 281,18
E-10303	IMPRESION, ENCUADERNACION Y OTROS	5 868 022,00	3 724 173,00	1 597 531,89	1 254 463,89
E-10304	TRANSPORTE DE BIENES	36 726 883,00	40 576 425,00	6 910 709,38	6 910 709,38

Subpartida	Descripcion1	Ley de Presupuesto	Presupuesto Actual	Devengado	Pagado
E-10306	COMIS. Y GASTOS POR SERV. FINANCIEROS Y	1 380 000,00	1 500 000,00	1 097 552,34	1 097 552,34
E-10307	SERVICIOS DE TECNOLOGIAS DE INFORMACIÓN	810 206 280,00	859 144 730,00	842 760 573,87	764 079 867,03
E-10401	SERVICIOS EN CIENCIAS DE LA SALUD	255 530 000,00	215 395 870,00	156 748 800,00	143 738 400,00
E-10402	SERVICIOS JURIDICOS	56 796 200,00	57 178 325,00	5 559 879,21	1 560 526,71
E-10403	SERVICIOS DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA	385 188 360,00	202 459 589,00	88 779 161,10	57 321 975,82
E-10404	SERVICIOS EN CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES	87 400 920,00	70 114 527,00	28 930 928,37	28 930 928,37
E-10405	SERVICIOS INFORMATICOS	80 454 000,00	66 119 600,00	30 050 000,00	7 450 000,00
E-10406	SERVICIOS GENERALES	2 007 171 756,00	1 702 113 350,00	1 563 212 331,99	1 503 597 995,74
E-10499	OTROS SERVICIOS DE GESTION Y APOYO	646 022 548,00	971 620 234,00	858 465 919,76	858 238 023,96
E-10501	TRANSPORTE DENTRO DEL PAIS	11 674 561,00	11 931 759,00	4 343 430,53	4 343 430,53
E-10502	VIATICOS DENTRO DEL PAIS	77 442 820,00	107 741 279,00	87 879 884,00	87 879 884,00
E-10503	TRANSPORTE EN EL EXTERIOR	0,00	6 728 000,00	5 812 056,42	5 812 056,42
E-10504	VIATICOS EN EL EXTERIOR	0,00	27 327 000,00	26 692 159,41	26 692 159,41
E-10601	SEGUROS	211 600 000,00	230 000 000,00	138 543 360,99	138 543 360,99
E-10701	ACTIVIDADES DE CAPACITACION	84 157 130,00	379 925 735,00	312 337 576,97	304 563 175,72
E-10801	MANTENIMIENTO DE EDIFICIOS, LOCALES Y TERRENOS	72 573 280,00	78 884 000,00	61 300 572,87	59 161 279,49
E-10802	MANTENIMIENTO DE VIAS DE COMUNICACION	247 205 150,00	268 701 250,00	141 930 919,47	121 305 194,84
E-10804	MANT. Y REPARACION DE MAQUINARIA Y EQUIPO DE	26 983 600,00	29 330 000,00	24 487 572,89	18 669 328,96
E-10805	MANT. Y REPARACION DE EQUIPO DE TRANSPORTE	26 314 760,00	23 603 000,00	15 195 589,01	15 195 589,01
E-10806	MANT. Y REPARACION DE EQUIPO DE COMUNICAC.	15 897 692,00	7 180 100,00	0,00	0,00
E-10807	MANT. Y REPARACION DE EQUIPO Y MOBILIARIO DE	23 271 400,00	21 581 400,00	10 932 461,25	10 493 548,91
E-10808	MANT. Y REP. DE EQUIPO DE COMPUTO Y SIST. DE	105 662 000,00	124 859 300,00	79 737 771,57	77 353 736,55
E-10899	MANTENIMIENTO Y REPARACION DE OTROS EQUIPOS	19 927 200,00	27 214 000,00	21 317 374,95	20 586 490,95
E-10999	OTROS IMPUESTOS	9 338 000,00	9 338 000,00	2 183 304,00	2 183 304,00
E-19901	SERVICIOS DE REGULACION	262 556 040,00	103 387 000,00	101 764 037,28	101 764 037,28
E-19902	INTERESES MORATORIOS Y MULTAS	460 000,00	500 000,00	302 640,00	302 640,00
E-19905	DEDUCIBLES	4 600 000,00	5 000 000,00	0,00	0,00
E-20101	COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	52 092 792,00	38 966 292,00	33 544 400,21	33 544 400,21
E-20102	PRODUCTOS FARMACEUTICOS Y MEDICINALES	13 770 708,00	6 321 478,00	5 425 095,02	5 425 095,02
E-20104	TINTAS, PINTURAS Y DILUYENTES	31 637 465,00	20 290 652,00	11 797 866,66	10 066 709,77
E-20199	OTROS PRODUCTOS QUIMICOS Y CONEXOS	951 004,00	833 700,00	712 662,40	712 662,40
E-20301	MATERIALES Y PRODUCTOS METALICOS	6 700 912,00	6 700 912,00	5 924 559,57	5 924 559,57
E-20302	MATERIALES Y PRODUCTOS MINERALES Y ASFALTICOS	5 584 400,00	5 584 400,00	5 573 365,59	5 573 365,59
E-20303	MADERA Y SUS DERIVADOS	1 080 540,00	1 080 540,00	713 542,00	713 542,00
E-20304	MAT. Y PROD. ELECTRICOS, TELEFONICOS Y DE COMPUTO	39 462 434,00	40 462 434,00	28 592 781,87	28 592 781,87
E-20305	MATERIALES Y PRODUCTOS DE VIDRIO	675 510,00	675 510,00	535 465,85	535 465,85
E-20306	MATERIALES Y PRODUCTOS DE PLASTICO	3 359 877,00	3 353 877,00	2 463 855,67	2 463 855,67
E-20399	OTROS MAT. Y PROD.DE USO EN LA CONSTRU. Y	1 886 552,00	1 886 552,00	1 377 536,78	1 377 536,78
E-20401	HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS	2 753 606,00	2 738 900,00	2 242 598,72	2 242 598,72
E-20402	REPUESTOS Y ACCESORIOS	518 002 573,00	47 869 041,00	47 397 433,04	47 397 433,04
E-29901	UTILES Y MATERIALES DE OFICINA Y COMPUTO	14 138 970,00	10 527 790,00	6 332 829,29	6 332 829,29
E-29902	UTILES Y MATERIALES MEDICO, HOSPITALARIO Y DE	2 159 404,00	2 159 404,00	1 674 083,55	1 674 083,55
E-29903	PRODUCTOS DE PAPEL, CARTON E IMPRESOS	50 296 151,00	26 968 723,00	22 028 052,09	20 033 992,09
E-29904	TEXTILES Y VESTUARIO	0,00	5 093 150,00	4 886 184,35	4 886 184,35
E-29905	UTILES Y MATERIALES DE LIMPIEZA	8 520 948,00	8 821 900,00	8 525 946,16	8 366 048,93
E-29906	UTILES Y MATERIALES DE RESGUARDO Y SEGURIDAD	8 477 708,00	7 553 922,00	4 890 442,12	4 890 442,12
E-29999	OTROS UTILES, MATERIALES Y SUMINISTROS DIVERSOS	4 474 006,00	2 110 505,00	1 892 107,89	1 892 107,89

Subpartida	Descripción1	Ley de Presupuesto	Presupuesto Actual	Devengado	Pagado
E-50101	MAQUINARIA Y EQUIPO PARA LA PRODUCCION	6 256 000,00	27 556 000,00	5 732 203,38	5 732 203,38
E-50103	EQUIPO DE COMUNICACION	0,00	40 000,00	0,00	0,00
E-50104	EQUIPO Y MOBILIARIO DE OFICINA	0,00	1 630 355,00	0,00	0,00
E-50104	EQUIPO Y MOBILIARIO DE OFICINA	7 820 000,00	9 170 000,00	7 560 982,57	7 560 982,57
E-50105	EQUIPO Y PROGRAMAS DE COMPUTO	2 978 960,00	4 178 960,00	3 758 425,81	3 758 425,81
E-50106	EQUIPO SANITARIO, DE LABORATORIO E INVESTIGACION	1 380 000,00	1 580 000,00	771 996,00	771 996,00
E-50199	MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO DIVERSO	0,00	15 000 000,00	0,00	0,00
E-50199	MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO DIVERSO	667 000,00	667 000,00	551 333,39	551 333,39
E-50205	AEROPUERTOS	5 877 695 600,00	1 715 340 000,00	1 714 033 533,59	1 714 033 533,59
E-50301	TERRENOS	0,00	127 833 662,00	0,00	0,00
E-50301	TERRENOS	0,00	5 856 669 909,00	5 017 679 771,38	5 017 679 771,38
E-59903	BIENES INTANGIBLES	0,00	16 736 000,00	0,00	0,00
E-59903	BIENES INTANGIBLES	192 464 000,00	295 464 000,00	191 435 430,81	69 896 086,98
E6010320033300	CCSS CONTRIBUCION ESTATAL SEGURO PENSIONES	110 588 717,00	109 284 810,00	96 250 449,03	96 250 449,03
E6010320233300	CCSS CONTRIBUCION ESTATAL SEGURO SALUD	19 607 929,00	19 376 740,00	17 065 682,23	17 065 682,23
E6010321033300	INSTITUTO COSTARRICENSE DE TURISMO (ICT).	29 388 034,00	29 388 034,00	20 695 456,61	20 695 456,61
E6010821033300	FIDEICOMISO AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTA	2 900 000 207,00	1 989 000 207,00	1 989 000 207,00	1 989 000 207,00
E-60203	AYUDAS A FUNCIONARIOS	1 702 000,00	1 702 000,00	801 120,00	801 120,00
E-60301	PRESTACIONES LEGALES	82 800 000,00	82 800 000,00	34 330 978,94	34 330 978,94
E-60399	OTRAS PRESTACIONES	71 349 499,00	71 349 499,00	41 563 310,50	41 563 310,50
E6050121033300	CORIPORT S.A	903 964 854,00	903 964 854,00	903 964 854,00	903 964 854,00
E6050122033300	AERIS HOLDING COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA	0,00	665 540 000,00	572 265 782,14	572 265 782,14
E-60601	INDEMNIZACIONES	0,00	650 372 882,00	638 146 510,49	638 146 510,49
E6070120633300	ORGANIZACION DE AVIACION INTERNACIONAL (OACI).	28 520 000,00	28 520 000,00	19 797 683,54	19 797 683,54
E7010721033300	FIDEICOMISO AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTA	4 531 158 240,00	713 319 931,00	0,00	0,00
E7040121033300	AERIS HOLDING COSTA RICA SOCIENDAD ANÓNIMA.	0,00	1 996 434 000,00	1 996 433 898,36	1 996 433 898,36
		<b>32 815 443 045,00</b>	<b>32 583 294 723,00</b>	<b>28 770 303 015,65</b>	<b>28 393 303 986,78</b>

Fuente: Informe de Gestión Dirección General de Aviación Civil.

## 24. Distribución presupuestaria 2022:

El Ministerio de Hacienda elabora la política fiscal basado en la normativa que proporciona el ordenamiento jurídico vigente, como la Ley N° 9635 “*Fortalecimiento de las Finanzas Públicas*”, Título IV, relativo a la Regla Fiscal y a los criterios que deben considerarse para la formulación de los presupuestos públicos y que, para el proceso de elaboración del ejercicio económico del 2022, fue puesto en conocimiento mediante el oficio DM-0329-2021 del 15 de abril de 2021, suscrito por el señor Elian Villegas Valverde, Ministro de Hacienda.

Mediante este oficio se establece que **el porcentaje de crecimiento del gasto corriente se definió en un 1,96%**. Tal porcentaje se aplica en el Presupuesto Nacional de manera agregada, según las erogaciones del pago de los intereses de la deuda; razón por la que el Ministerio de Hacienda realizó un ejercicio interno para estimar el monto específico de cada entidad, el que sirvió de base para proceder a comunicar el monto máximo a presupuestar en cuanto al gasto corriente para las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus consejos desconcentrados.

Con base en los aspectos señalados y atendiendo las disposiciones de los artículos 176 y 177 de la Constitución Política; 32 y 35 de la Ley N° 8131 “*Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos*”; 38 de su Reglamento y sus reformas, y 4 y 5 de los Lineamientos Técnicos sobre el Presupuesto de la República, se determina y comunica **el gasto presupuestario máximo para el MOPT por un monto total de ¢395.803,5 millones**, que incluye lo correspondiente a los órganos desconcentrados (OD) que forman parte de la estructura programática de la institución.

#### **24.1. Gasto Presupuestario Máximo CETAC 2022:**

Mediante el oficio DM-2021-1278 del 19 de abril de 2021, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata, procedió a comunicar que de acuerdo con el oficio DM-0329-2021 del 15 de abril de 2021, emitido por el Ministerio de Hacienda, el gasto presupuestario máximo para el 2022 para el CETAC corresponde a **¢28.221.281.019,00; estos recursos incluyen ¢11.471.200.000,00 conforme a la Ley N°8316, inciso b y ¢892.700.000,00, inciso c.**

Dentro del monto comunicado deberán incorporarse los gastos que cubran la totalidad de las operaciones institucionales de carácter ineludible, por ejemplo, las remuneraciones y las contribuciones sociales asociadas, servicios públicos, contratos vigentes por servicios de limpieza, seguridad y alquileres, entre otros. No será de recibo un anteproyecto de presupuesto en el que se financien otros gastos en detrimento de los señalados anteriormente o que se presupuesten de manera parcial.

En otro orden, debido a la **situación fiscal**, no será posible atender solicitudes de ampliación del monto de gasto presupuestario máximo comunicado, ni se autorizará la creación de plazas.

En concordancia con la Ley N° 9524 “*Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central*”, **el anteproyecto de presupuesto fue enviado para discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa**, incorporando los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central y las sumas correspondientes a transferencias del Gobierno Central.



# Presupuesto 2022

CODIGO			PARTIDA-GRUPO-SUBPARTIDA	PRESUPUESTO ORDINARIO
0	01	01	Sueldos para cargos fijos	3 263 415 960,00
		05	Suplencias	18 903 800,00
	01		REMUNERACIONES BÁSICAS	3 282 319 760,00
	02	01	Tiempo extraordinario	45 000 000,00
		02	Recargo de funciones	9 000 000,00
		03	Disponibilidad laboral	5 000 000,00
		05	Dietas	40 100 000,00
	02		REMUNERACIONES EVENTUALES	99 100 000,00
	03	01	Retribución por años servidos	991 058 616,00
		02	Restricción al ejercicio liberal de la profesión	1 264 642 994,00
		03	Decimotercer mes	666 033 400,00
		04	Salario escolar	614 219 057,00
		99	Otros incentivos salariales	1 784 329 548,00
	03		INCENTIVOS SALARIALES	5 320 283 615,00
	04	01	Contribución Patronal al Seguro de Salud de la Caja Costarricense del	739 590 223,00
		05	Contribución Patronal al Banco Popular y de Desarrollo Comunal	39 977 850,00
	04		CONTRIBUCIONES PATRONALES AL DESARROLLO Y LA SEGURIDAD SOCIAL	779 568 073,00
	05	01	Contribución Patronal al Seguro de Pensiones de la Caja Costarricense	419 767 424,00
		02	Aporte Patronal al Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias	239 867 099,00
		03	Aporte Patronal al Fondo de Capitalización Laboral	119 933 550,00
		05	Contribución Patronal a fondos administrados por entes privados	357 267 154,00
	05		CONTRIBUCIONES PATRONALES A FONDOS DE PENSIONES Y OTROS FONDOS	1 136 835 227,00
<b>0</b>			<b>REMUNERACIONES</b>	<b>10 618 106 675,00</b>
1	01	01	Alquiler de edificios locales y terrenos	4 000 000,00
		02	Alquiler de maquinaria equipo y mobiliario	25 046 300,00
		03	Alquiler de equipo de cómputo	329 748 156,00
		04	Alquiler y derechos para telecomunicaciones	760 000,00
		99	Otros alquileres	4 873 000,00
	01		ALQUILERES	364 427 456,00
	02	01	Servicio de agua y alcantarillado	280 000 000,00
		02	Servicio de energía eléctrica	280 000 000,00
		03	Servicio de correo	3 580 000,00
		04	Servicio de telecomunicaciones	120 000 000,00
		99	Otros servicios básicos	27 100 000,00
	02		SERVICIOS BÁSICOS	710 680 000,00
	03	01	Información	63 250 000,00
		03	Impresión encuadernación y otros	3 189 683,00
		04	Transporte de bienes	63 380 000,00
		06	Comisiones y gastos por servicios financieros y comerciales	1 500 000,00
		07	Servicios de transferencia electrónica de información	905 045 000,00
	03		SERVICIOS COMERCIALES Y FINANCIEROS	1 036 364 683,00
	04	01	Servicios médicos y de laboratorio	257 593 100,00
		02	Servicios jurídicos	8 712 000,00
		03	Servicios de ingeniería	273 335 195,00
		04	Servicios en ciencias económicas y sociales	70 700 000,00
		05	Servicios de desarrollo de sistemas informáticos	108 345 000,00
		06	Servicios generales	2 418 008 733,00
		99	Otros servicios de gestión y apoyo	1 413 406 080,00
	04		SERVICIOS DE GESTIÓN Y APOYO	4 550 100 108,00
	05	01	Transporte dentro del país	19 294 575,00
		02	Viáticos dentro del país	143 551 000,00
	05		GASTOS DE VIAJE Y DE TRANSPORTE	162 845 575,00
	06	01	Seguros	215 000 000,00
	06		SEGUROS REASEGUROS Y OTRAS OBLIGACIONES	215 000 000,00
	07	01	Actividades de capacitación	439 519 100,00
	07		CAPACITACIÓN Y PROTOCOLO	439 519 100,00
	08	01	Mantenimiento de edificios locales y terrenos	78 400 000,00

# Presupuesto 2022

Presupuesto 2022				
CODIGO	PARTIDA-GRUPO-SUBPARTIDA	PRESUPUESTO ORDINARIO		
	02	Mantenimiento de vías de comunicación	263 650 000,00	
	03	Mantenimiento de instalaciones y otras obras	26 000 000,00	
	04	Mantenimiento y reparación de maquinaria y equipo de producción	23 550 000,00	
	05	Mantenimiento y reparación de equipo de transporte	38 482 782,00	
	06	Mantenimiento y reparación de equipo de comunicación	615 000,00	
	07	Mantenimiento y reparación de equipo y mobiliario de oficina	20 250 564,00	
	08	Mantenimiento y reparación de equipo de cómputo y sistemas de informac	102 144 000,00	
	99	Mantenimiento y reparación de otros equipos	17 824 000,00	
08		MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN	570 916 346,00	
09	99	Otros impuestos	15 125 000,00	
09		IMPUESTOS	15 125 000,00	
99	01	Servicios de regulación	264 000 000,00	
	02	Intereses moratorios y multas	500 000,00	
	05	Deducibles	5 000 000,00	
99		SERVICIOS DIVERSOS	269 500 000,00	
<b>1</b>		<b>SERVICIOS</b>	<b>8 334 478 268,00</b>	
2	01	01	Combustibles y lubricantes	53 619 060,00
		02	Productos farmacéuticos y medicinales	6 229 000,00
		04	Tintas pinturas y diluyentes	18 021 150,00
		99	Otros productos químicos y conexos	1 149 100,00
01			PRODUCTOS QUÍMICOS Y CONEXOS	79 018 310,00
03	01	01	Materiales y productos metálicos	7 275 300,00
		02	Materiales y productos minerales y asfálticos	7 088 900,00
		03	Madera y sus derivados	1 134 825,00
		04	Materiales y productos eléctricos telefónicos y de cómputo	44 604 995,00
		05	Materiales y productos de vidrio	490 800,00
		06	Materiales y productos de plástico	2 686 489,00
		99	Otros materiales y productos de uso en la construcción y Mantenimiento	2 633 980,00
03			MATERIALES Y PRODUCTOS DE USO EN LA CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO	65 915 289,00
	04	01	Herramientas e instrumentos	2 760 295,00
		02	Repuestos y accesorios	350 000 000,00
	04		HERRAMIENTAS REPUESTOS Y ACCESORIOS	352 760 295,00
	99	01	Útiles y materiales de oficina y cómputo	14 738 731,00
		02	Útiles y materiales médico hospitalario y de investigación	4 169 710,00
		03	Productos de papel cartón e impresos	34 253 880,00
		04	Textiles y vestuario	4 550 400,00
		05	Útiles y materiales de limpieza	16 618 590,00
		06	Útiles y materiales de resguardo y seguridad	2 935 970,00
		99	Otros útiles materiales y suministros diversos	3 202 360,00
99			ÚTILES MATERIALES Y SUMINISTROS DIVERSOS	80 469 641,00
<b>2</b>			<b>MATERIALES Y SUMINISTROS</b>	<b>578 163 535,00</b>
5	01	99	Maquinaria equipo y mobiliario diverso	892 700 000,00
	01		MAQUINARIA EQUIPO Y MOBILIARIO	892 700 000,00
	02	01	Edificios	3 270 703 902,00
		05	Aeropuertos	2 404 800 998,00
	02		CONSTRUCCIONES ADICIONES Y MEJORAS	5 675 504 900,00
	99	03	Bienes intangibles	88 014 000,00
	99		BIENES DURADEROS DIVERSOS	88 014 000,00
<b>5</b>			<b>BIENES DURADEROS</b>	<b>6 656 218 900,00</b>
6	01	03	Transferencias corrientes a Instituciones Descentralizadas no Empresar	143 776 864,00
		08	Fondos en fideicomiso para gasto corriente	3 534 973 654,00
01			TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL SECTOR PÚBLICO	3 678 750 518,00

Presupuesto 2022				
CODIGO		PARTIDA-GRUPO-SUBPARTIDA	PRESUPUESTO ORDINARIO	
	02	03	Ayudas a funcionarios	1 350 000,00
	02		TRANSFERENCIAS CORRIENTES A PERSONAS	1 350 000,00
	03	01	Prestaciones legales	63 000 000,00
		99	Otras prestaciones FINES DE LUCRO	72 354 873,00
	03		PRESTACIONES	135 354 873,00
	05	01	Transferencias corrientes a empresas privadas	1 593 797 231,00
	05		TRANSFERENCIAS CORRIENTES A EMPRESAS PRIVADAS	1 593 797 231,00
	07	01	Transferencias corrientes a organismos internacionales	32 000 000,00
	07		TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL SECTOR EXTERNO	32 000 000,00
<b>6</b>			<b>TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>5 441 252 622,00</b>
			<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>31 628 220 000,00</b>

Fuente: Informe de Gestión DGAC

Como todas las actividades comerciales, **la industria de la aviación ha sido afectada fuertemente por la propagación y prolongación de la pandemia**, a causa de la COVID-19. El cierre de fronteras ha provocado también una disminución en el número de vuelos a nivel internacional lo que ha provocado el cierre de algunos aeropuertos, con la consecuente disminución de los ingresos generados por los servicios brindados en los aeropuertos nacionales.

El Consejo Técnico de Aviación Civil no está sujeto a transferencias del gobierno, sino que depende de los ingresos propios para mantener los gastos de operación y todo lo que conlleva el mantenimiento de los aeropuertos internacionales y locales. En forma paralela a la disminución en sus ingresos, la mayor parte de los gastos operativos se mantuvo, por lo que su **presupuesto experimentó un desequilibrio**. Esto provocó que la institución dispusiera de muy pocos recursos para inversiones.


Si a lo anterior se le suma que en el 2021 el presupuesto del CETAC fue incorporado como un programa presupuestario del MOPT, la reducción a causa de la Ley N° 9524 fue sustancial. En consecuencia, actualmente la institución **no dispone de un presupuesto con la suficiente solidez para hacerle frente a la demanda de infraestructura aeroportuaria que requiere el país**, por lo que tampoco se podría brindar un buen servicio y mejores condiciones a los operadores, tanto nacionales como internacionales.

Por otra parte, esta disminución en los ingresos tarifarios, ha generado **reclamos** por parte del Gestor Interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con base en la cláusula de restablecimiento del equilibrio financiero y del Concesionario del edificio terminal Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, amparado en la cláusula de Ingresos Mínimos Garantizados. Estos reclamos contemplan montos muy elevados, lo cual ha provocado un desajuste significativo en el presupuesto de la institución.

## **Sección VIII**

### **Cumplimiento de disposiciones giradas por la Contraloría General de la República.**

Desde el 2020 hasta la actualidad, el CETAC ha dado seguimiento a una única disposición titulada ***“Establecer y poner en funcionamiento la Unidad u Órgano de Fiscalización de la concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”***, que se detalla en el cuadro siguiente:

DISPOSICIONES	CUMPLIMIENTO / SEGUIMIENTO
<p>4.4 Establecer y poner en funcionamiento la Unidad u Órgano de Fiscalización de la concesión del AIDOQ.</p>	<p><b>1.Oficio DGAC-DG-OF-1990-2019</b> del 31-10-2019, se conformó la Comisión para la elaboración de la propuesta integral que abarcara las disposiciones requeridas por la CGR.</p> <p><b>2.Oficio DGAC-UPI-OF-010-2020</b> del 24 de enero de 2020, se remitió el formulario “5F29 Aprobación de Nuevos Procesos, Estructura Organizativa” del Proceso Órgano Fiscalizador del Contrato de Concesión del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós y otras recomendaciones, el cual, fue conocido en la <b>Sesión Ordinaria 14-2020, Art. 05 del 24 de febrero 2020</b> y en el que se comisionó a la D.G.A.C para que concertara reunión con la Contraloría a efecto de solicitar la ampliación del plazo.</p> <p><b>3.Oficio DGAC-DG-OF-0371-2020</b> de fecha 04 de marzo la Autoridad Aeronáutica solicitó a la Contraloría ampliación del plazo para cumplimiento de la disposición 4.4; no obstante, se rechazó hasta que se atendieran algunos puntos pendientes, específicamente el costo-beneficio de las tres opciones planteadas, a saber:</p> <p><b>4.Sesión Ordinaria No.33-2020</b>, Art. 4 del 11 de mayo de 2020 atención de requerimiento de la <b>CGR. Informe Costo-beneficio -Oficio 06216</b> (DFOE-DS-0782) del 27 de abril 2020-, respecto a las disposiciones del informe DFOE-IFR-IF-10-2019.</p> <p>Se aprobó la propuesta de Planificación, se instruyó a la DGAC a dar seguimiento a la normativa que regule la fiscalización independiente al proceso de inspección y supervisión; se remitió certificación de la metodología de recuperación de costos que realiza la Unidad de Control, se certificaron los documentos que acreditan las gestiones de recuperación realizadas antes el Fideicomiso, etc.</p> <p><b>PENDIENTE:</b> la publicación del reglamento para poder hacer las contrataciones.</p> <p style="text-align: center;">    4.- Ordenar al Órgano de Control que, en el plazo de 2 meses, desarrolle un proceso de contratación de un Fiscalizador del Contrato de Concesión del AIDOQ, por un plazo de 1 año, prorrogable hasta por 3 años. Lo anterior por medio del Fondo de Administración del Canon de Fiscalización del AIDOQ, mientras la Dirección General de Aviación Civil logra establecer una solución diferente a este requerimiento. </p> <p>Este último punto del acuerdo tiene relación con la disposición 4.4, y sobre este aspecto, se tenía el nombramiento transitorio de Silvia Jiménez como Gerente de Proyecto (<b>Sesión 74-2019, Art. 04</b>) mientras se efectuaban los trámites de contratación y ahora de Luis Fallas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se realizó el concurso No. 03-2019, sin embargo, fue declarado infructuoso. A la fecha se han emitido los siguientes acuerdos: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>S.O. 57-2020, Art. 08</b> DEL 13 de agosto de 2020 (Se instruyó dar seguimiento al proceso de contratación del Gerente Proyecto)</li> <li>○ <b>S.O. 60-2020, Art. 06</b> del 19 de agosto (Mantener los términos de referencia)</li> <li>○ <b>S.O.61-2020, Art. 06</b> del 24 de agosto del año en curso (propuesta unificada de especificaciones técnicas)</li> <li>○ <b>S.O. 65-2020, Art. 08</b> del 07 de setiembre de 2020 (aprobación especificaciones técnicas)</li> </ul> </li> </ul>

DISPOSICIONES	CUMPLIMIENTO / SEGUIMIENTO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>S.O. 69-2020, Art. 07</b> del 23 de setiembre de 2020, se solicitó a la Gerente de Proyecto la presentación de un informe sobre cómo va el trámite del concurso para el cargo de Gerente de Proyecto, para lo cual la Gerente de Proyecto remitió al CETAC el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0127-2020 de fecha 24 de setiembre de 2020.</li> <li>○ <b>S.O-70-2020, Art. 03</b> del 28 de setiembre de 2020 en la cual el CETAC conoció el oficio GP-OF-0127-2020, y se aprobó la modificación presupuestaria, que permitiría a la vez la contratación del Gerente de Proyecto del AIDOQ.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sesión Ordinaria 72-2020, Art. 03</b> del 05 de octubre el CETAC acogió la renuncia de la Licda. Jiménez en el cargo de Gerente de Proyecto a.i., efectiva a partir del 15 de octubre de 2020.</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria 75-2020, Art. 16</b> de 14 octubre de 2020 se nombró al Lic. Luis Fallas Acosta para que asumiera de forma interina a partir del 16 de octubre de 2020 el puesto de Gerente de Proyecto, hasta que se nombre el nuevo Gerente de Proyecto.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el Periódico La Nación del día domingo 08 de noviembre de 2020 se realizó la publicación del concurso para Gerente de Proyecto del AIDOQ: <div data-bbox="1108 643 1367 1003" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>CONCURSO DE OFERTA LABORAL</b></p> <p>El Fideicomiso de Administración del Canon Fiscalización de la Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos de la Terminal de Pasajeros y Obras Conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros, requiere:</p> <p><b>"CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA GERENCIA DE LA CONCESIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS"</b></p> <p>Los interesados favor solicitar el cartel digital con los términos de referencia a la siguiente dirección de correo electrónico: fidelcomisos@scotiabank.com, siempre con copia a deylin.salazar@scotiabank.com</p> </div> </li> </ul> <p style="text-align: center;"><b><u>A la fecha no se ha nombrado</u></b></p>
<p>4.5. Emitir la normativa que regule el desarrollo del proceso de Fiscalización, independiente a los procesos de inspección y supervisión que se efectúa en la Concesión del AIDOQ. (Plazo 6 meses, 3 meses para puesta en operación)</p>	<p>En la <b>Sesión Ordinaria 56-2020, Art. 05 del 03 de agosto de 2020</b> de conformidad con el oficio DGAC-AJ-OF-0940-2020 de 31 de julio 2020, suscrito por la Asesoría Legal de la D.G.A.C, se aprobó el proyecto denominado "<i>Reglamento de Creación de la Oficina de Fiscalización del contrato de Concesión...</i>"</p> <p><b>Oficio 09510 (DFOE-SD-1208)</b> del 24 de junio de 2020 la Contraloría en atención al plazo solicitado, señaló que el plazo para el cumplimiento de la disposición 4.5 era hasta el 30 de agosto de 2020.</p> <p><b>PENDIENTE:</b> La publicación del reglamento (actualmente fue devuelto para que se verifique si requiere contar con el aval de MIDEPLAN -06/11/2020) año en curso se trasladó nuevamente documento de Leyes y Decretos para la atención de observaciones y trasladado por esta Dirección General el día 13 de noviembre de 2020, según traslado número #811 a las Unidades de Planificación Institucional y Asesoría Jurídica para la enmienda respectiva, <b>por lo que se encuentra a la espera de ser reenviado nuevamente para firma del presidente.</b></p>

DISPOSICIONES	CUMPLIMIENTO / SEGUIMIENTO
	<p>Se publica el Decreto Ejecutivo N° 42177-MOPT Alcance N°3 a la Gaceta N°5, con fecha del viernes 8 de enero 2021, donde se considera el contrato de concesión denominado: “<i>Contrato de Concesión de obra pública con servicios públicos para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós</i>”, suscrito en fecha 24 de junio de 2009.</p> <p><b>Sesión Ordinaria 85-2021, Art. 04</b> del 08 de noviembre de 2021, el CETAC aprueba los fundamentos técnicos para la “contratación de servicios de consultoría para la fiscalización del proyecto de la nueva terminal de pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”, incluyendo las propuestas realizadas por los señores directores, además, se les instruye al inspector general del órgano fiscalizador el proceder de selección de los candidatos que cumplan con los términos de referencia y los someta al conocimiento del CETAC para su selección, siguiendo el procedimiento a través del fideicomiso y los recursos disponibles para este fin.</p> <p><b>Art.06</b> del 08 de noviembre de 2021, el CETAC acuerda en nombrar, de forma interina, a la Señora Vanessa Madriz Sequeira en el cargo de fiscalizadora de la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, bajo la modalidad de tiempo extraordinario, para la ejecución de estas funciones, mientras se formaliza el proceso de contratación a través del fideicomiso. Se instruye a la Unidad de Planificación para que comunique este acuerdo a la Contraloría General de la República.</p> <p><b>Art. 07</b> del 08 de noviembre de 2021, el CETAC acuerda en nombrar de forma interina al Señor Allen Vargas Rodríguez, en el cargo de gerente de proyecto de la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, bajo la modalidad de tiempo extraordinario para la ejecución de estas funciones, mientras se formaliza el proceso de contratación. Se instruye a la Unidad de Planificación para que comunique este acuerdo a la Contraloría General de la República.</p> <p><b>Sesión Ordinaria 88-2021, Art. 06</b> del 17 de noviembre del 2021, el CETAC acuerda de conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2156-2021, de la Dirección General y CETAC-AIDOQ-GP-OF-0093-2021, CETAC-OF-AIDOQ-OF-002-2021 y CETAC-AIDOQ-OC-OF-0147-2021, de la Concesión de la Terminal del AIDOQ en aprobar el procedimiento para la ejecución y control de costos asociados a la Gerencia del Proyecto de la Concesión de la Terminal del AIDOQ, al procedimiento para la ejecución y control de costos asociados a la Fiscalización de la Concesión de la Terminal AIDOQ y el procedimiento para la ejecución y control de costos asociados a la Unidad de Control de la Concesión de la Terminal AIDOQ. Además, se le solicita remitir dichas aprobaciones a la CGR en atención a la solicitud realizadas mediante oficio N°17490, del 08 de noviembre del 2021.</p> <p><b>Art.07</b> del 17 de noviembre del 2021, el CETAC instruye a la Dirección General para que realice las gestiones necesarias para que la Señora Vanessa Madriz Sequeira y el Señor Allen Vargas Rodríguez se dediquen a tiempo completo en las labores que se requieren para la Fiscalización y la Gerencia de la Concesión de la Terminal del AIDOQ, respectivamente, mientras se concluye el proceso de contratación para estos puestos.</p> <p><b>Oficio DGAC-DG-OF-2250-2021 de 10 de diciembre de 2021</b>, dirigido a la Fiscalizadora a.i. del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, la Dirección General le instruye a realizar las acciones pertinentes que correspondan para dedicar tiempo completo en las labores que se requieran para tal fin, esto mientras se concluye el proceso de contratación para ocupar dicho cargo.</p>

DISPOSICIONES	CUMPLIMIENTO / SEGUIMIENTO
	<p><b>Oficio DGAC-DG-OF-2268-2021 de 10 de diciembre de 2021</b>, dirigido al Proyecto de la Terminal AIDOQ al Gerente a.i., la Dirección General, le instruye a realizar las acciones pertinentes que correspondan para dedicar tiempo completo en las labores que se requieran para tal fin, esto mientras se concluye el proceso de contratación para ocupar dicho cargo.</p>
<p>4.6. Desarrollar e implementar una metodología de costos que permita diferenciar dentro de la fase de explotación del Contrato de Concesión del AIDOQ todos los costos asociados a los procesos de inspección, fiscalización y control. (6 meses y 3 meses de aplicación)</p>	<p><b>Sesión Ordinaria No. 44-2020, Art. 15</b> del 17 de junio de 2020 y comunicada a la CGR; se ratificó la <b>metodología de costos</b>, según disposición 4.6, señalando que la misma, será extendida al proceso de fiscalización, una vez se encuentre en funcionamiento.</p> <p><b>Sesión 53-2020, Art. 05</b> se ajustó dicha metodología, diferenciando los procesos de control, inspección y fiscalización, así como la adquisición de bienes y servicios con cargo en el Fondo de Fiscalización.</p> <p>Con <b>oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0146-2020</b> de 26 de octubre de 2020, se dirigió al Fideicomiso los Ajustes al Manual de Procedimiento para la Ejecución de Recursos del Fideicomiso de Administración del Canon de Fiscalización del AIDOQ, específicamente para el reconocimiento de Gastos administrativos-operativos, con cargo en el Fondo de Fiscalización. Dicho proceso se mantiene en estudio, a la espera que al 01 de diciembre se logre su culminación.</p> <p>La metodología, se remitió a la Contraloría General de la República. la semana anterior se convocó al presidente del CETAC y al Director General a una reunión en la cual se expuso la necesidad de revisar la metodología para garantizar la dependencia de la oficina de fiscalización únicamente del CETAC e incorporar el rol del proceso de presupuesto de la DGAC para verificar los retornos de dinero por parte del fideicomiso.</p>
<p>4.7. Ordenar que, en adelante, todos los gastos asociados a las labores de inspección, fiscalización y control del Contrato de Concesión del AIDOQ sean cubiertos con los recursos derivados del Fondo de Fiscalización. (1 mes orden girada)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Oficio CETAC-OF-0286-2019</b> del 11 de octubre de 2019 se remitió certificación de la cuantificación de los costos por concepto de fiscalización.</li> <li>• <b>Oficio CETAC-OF-0306-2019</b> del 29 de octubre de 2019 información relacionada con el cumplimiento de la disposición 4.7</li> <li>• <b>Oficio CETAC-OF-2020-0122</b> del 24 de marzo de 2020 mediante el cual se certificó a la CGR sobre el Uso del Fondo de Fiscalización en las labores de fiscalización y control correspondientes, según disposición 4.7</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria 22-2020, Art. 30</b> del 25 de marzo de 2020, se informa a la CGR sobre el cumplimiento de la disposición 4.7</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria No.44-2020, Art. 15</b> del 17 de junio de 2020 en respuesta a requerimiento de la CGR (<b>oficio 08753</b> del 10 junio 2020) de las distintas disposiciones.</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria 45-2020</b> del 22 de junio de 2020, el CETAC ordenó la revisión del contrato de Fideicomiso y los manuales de procedimientos a efecto de adecuarlos a las disposiciones de la CGR y se solicitó al ente contralor prórroga para el cumplimiento de estas.</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria 53-2020, artículo quinto</b> del 20 de julio de 2020, se atendió requerimiento de la CGR de las disposiciones 4.6 y 4.7, esta última, relacionada con la evidencia de la recuperación, de que los mismos, son cubiertos únicamente con el fondo de Fiscalización creado para dicho fin, indicando que. "...<i>para el presupuesto del 2020 se incluyeron la totalidad de recursos para cubrir todos los costos asociados a la inspección y control del Contrato del AIDOQ, así como recursos suficientes para cubrir los costos que demande la nueve Oficina de Fiscalización, conforme lo dispuso la CGR.</i> Además, se anexó todos los desembolsos y liquidaciones que se han tramitado ante el Fideicomiso durante el año 2020.</li> </ul>



DISPOSICIONES	CUMPLIMIENTO / SEGUIMIENTO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0149-2021 de 16 de noviembre del 2021</b>, dirigido al Gerente de Proyectos Especiales del Departamento de Fideicomisos, Scotiabank. Donde se les solicita revisión de los carteles y la continuidad del proceso de publicación del concurso.</li> <li>• <b>Oficio CETAC-OF-2021-0202 de 18 de noviembre del 2021</b>, dirigido al Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades y al Área de Seguimiento para la Mejora Pública, División de Fiscalización Operativa y Evaluativa Contraloría General de la República y acoge el cumplimiento de las disposiciones 4.6 dentro del informe N° DFOE-IFR-IF-10-2019 de la Contraloría General de la República.</li> </ul> <p>Cumplida: <b>ESTA SE ENCUENTRA CUMPLIDA A SATISFACCIÓN</b></p>
<p>4.8. Cuantificar todos los costos que han sido cubiertos con presupuesto de la Administración concedente por concepto de inspección, fiscalización y control del AIDOQ desde el inicio de la fase de explotación a la fecha, con el objetivo de establecer una estrategia para que dichos fondos sean recuperados. (11 de octubre, 2019 desglose, 6 meses de implementación)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Oficio 09510 (DFOE-SD-1208)</b> del 24 de junio de 2020 la Contraloría en atención al plazo solicitado, señaló que la fecha para el cumplimiento de la disposición 4.8 era el 17 de julio 2020.</li> <li>• <b>Con oficio CETAC-OF-2020-0246 de fecha 20 de julio de 2020</b> se instruyó al Fideicomiso de forma conjunta con CORIPORT el reintegro de los fondos de períodos anteriores.</li> <li>• <b>Con oficio DGAC-DG-OF-1215-2020</b> de fecha 03 de agosto de 2020 se informó a la CGR la acreditación de la recuperación de los costos de períodos anteriores, en atención a la disposición 4.8</li> <li>• <b>Oficio 15923 (DFOE-SD-1860)</b> del 14 de octubre de 2020, la CGR solicitó aclaración con respecto a la disposición 4.8, específicamente la cuantificación de los costos cubiertos con presupuesto del CETAC, los que a diciembre 2019 se cuantificaban en \$139.793,245,64; ya que no resultan consistentes con el equivalente a los \$289.587,50 reintegrados, por lo que solicitan la aclaración correspondiente.</li> <li>• <b>Oficio CETAC-OF-2020-0369 de 22 de octubre de 2020</b>, dirigido a la Lic. Hellen Bolaños Herrera, Asistente Técnica de la CGR, mediante el cual, se atendió la consulta de las inconsistencias planteadas con respecto al monto reintegrado.</li> <li>• <b>Sesión Ordinaria 78-2020, Art. 05</b> del 25 de octubre de 2020, el CETAC conoció el oficio <b>15923 (DFOE-SD-1860)</b> del 14 de octubre de 2020 y acogió las recomendaciones contenidas en el oficio <b>CETAC-AIDOQ-OC-OF-0128-2020</b> de la Unidad de Control con las aclaraciones del monto reintegrado de períodos anteriores, acuerdo que le fue comunicado a la Licda. Hellen Bolaños de la CGR.</li> </ul> <p>Se solicitó verificar que se han incluido los salarios en los montos de devolución además de garantizar la información a presupuesto que será quien certifique la devolución a la CGR.</p>

## **Sección IX**

### **Cumplimiento de recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna.**

La Auditoría Interna ha emitido varios informes dirigidos a titulares subordinados de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC); algunos de estos documentos plantean acciones a seguir por parte del CETAC en la *Matriz de cumplimiento de acciones de las recomendaciones Auditorías Internas – Externas* del Informe de labores de la DGAC. Por tal razón, se recomienda considerarlo como referencia, en caso de que se requiera consultarlo.



## **ANEXO FINAL AL INFORME DE GESTIÓN:**

### **Detalle de activos asignados y devueltos a la administración.**

Se acompaña en este informe los comprobantes de traspaso y entrega de los bienes asignados y su entrega respectiva, a saber, el Oficio con número de consecutivo DVTMA-2022-124 del 28 de abril de 2021 boletas de traspaso de activos número DVTMA P-001, DVTMA-P-002 y DVTMA P-003 para el traspaso de bienes temporal a la Bachiller Katherine Loaiza Mora para su reasignación y posterior traspaso.

28 de abril de 2022

DVTMA-2022-124

Máster  
Yenory Sáenz Bolaños  
Jefa  
Departamento de Registro y Control Patrimonial



Estimado Señor:

Mediante la presente y de conformidad con la normativa vigente, procedo a remitir los formularios DVTMA-P-001, DVTMA-P-002 y DVTMA-P-003 de traspaso de bienes asignados al señor Viceministro de Transporte Marítimo y Aéreo, Ing. Olman Elizondo Morales, debidamente sellados y firmados.

Los documentos originales serán entregados en el transcurso del día.

Cordialmente,

Firmado digitalmente por:  
MARLENE PATRICIA ZUÑIGA BUSTAMANTE (FIR  
Fecha: 2022.04.28 13:53:59  
Rol de firmante: Directora de Despacho  
Ubicación: MOPT

Licda Marlene Zúñiga Bustamante  
Directora de Despacho



Anexos:  
Adjunto  
KLM



Ministerio de  
Obras Públicas y Transportes

# TRASPASO DE BIENES (RESPONSABLE Y UBICACIÓN)

Código: 813-AC01-F01

Versión: 06

Página: 1 de 1

(División Administrativa,  
Dirección de Proveduría Institucional,  
Departamento de Registro y Control Patrimonial)

NÚMERO DVTMA-P-001

FECHA 20/04/2022

Señores: Registro y Control Patrimonial

Yo, Marlen Zúñiga Bustamante Cédula No. 1-677-667 . En calidad de  
Director o Delegado de: Vice T. Marítimo y Aéreo , autorizo el traspaso de los bienes que se detallan a continuación:  
(De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 40797-H, Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central y Reforma al artículo 144 del Decreto Ejecutivo No 32988 Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos del 31 de enero de 2006)

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	MARCA	SERIE	NO. PATRIMONIO	ESTADO
Pantalla TV	TLC		209038805	Bueno
Mesa corriente de computo	S/M		342017	Bueno
Mesa de conferencia	S/M		209030158	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029590	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029591	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029592	Bueno
Silla de Conferencia	S/M		209029593	Bueno
Perchero	S/M		343249	Bueno

Firma del Director o Delegado:

Marlen Zúñiga B.



Bien(es) Entregado(s) por:

Observaciones

Nombre: Olman Elizondo Morales

Los patrimonios estarán en custodia de la funcionaria Loaiza

N° de Cédula: 2-215-007

Mora hasta el nombramiento del nuevo Viceministro

Firma:

[Firma]

Bien(es) Recibido(s) por:

Jefe Inmediato de quien recibe el Bien:

Nombre: Katherine Loaiza Mora

Nombre: Rodolfo Méndez Mata

N° de Cédula: 1-1378-0758

N° de Cédula: 1-264-658

Firma:

[Firma]

Firma:

[Firma]

Dependencia que recibe el Bien:

División: Administración Superior

Dirección: Vice T. Marítimo y Aéreo

Dependencia:

Ubicación física del bien:

Provincia: San José

Cantón Central

Distrito: Central

## TRASPASO DE BIENES (RESPONSABLE Y UBICACIÓN)

Código: 813-AC01-F01

Versión: 06

(División Administrativa,  
Dirección de Proveeduría Institucional,  
Departamento de Registro y Control Patrimonial)

Página: 1 de 1

NÚMERO DVTMA-P-002

FECHA 20/04/2022

Señores: Registro y Control Patrimonial

Yo, Marlen Zúñiga Bustamante Cédula No. 1-677-667 . En calidad de Director o Delegado de: Vice T. Marítimo y Aéreo , autorizo el traspaso de los bienes que se detallan a continuación: (De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 40797-H, Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central y Reforma al artículo 144 del Decreto Ejecutivo No 32988 Reglamento a la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos del 31 de enero de 2006)

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	MARCA	SERIE	NO. PATRIMONIO	ESTADO
Pizarra	S/M		209000408	Bueno
Silla de Madera	S/M		342008	Bueno
Silla de Madera	S/M		342015	Bueno
Escritorio	S/M		342016	Bueno
Silla giratoria	S/M		443721	Bueno
Laptop	Lenovo		209042251	Bueno
Monitor	Lenovo		209042272	Bueno
Docking	Lenovo		209042293	Bueno

Firma del Director o Delegado:

*Marlen Zúñiga*



Bien(es) Entregado(s) por:

Observaciones

Nombre: Olman Elizondo Morales

Los patrimonios estarán en custodia de la funcionaria Loaiza

N° de Cédula: 2-215-007

Mora hasta el nombramiento del nuevo Viceministro

Firma:

*[Signature]*

Bien(es) Recibido(s) por:

Jefe Inmediato de quien recibe el Bien:

Nombre: Katherine Loaiza Mora

Nombre: Rodolfo Méndez Mata

N° de Cédula: 1-1378-0758

N° de Cédula: 1-264-658

Firma:

*[Signature]*

Firma:

*[Signature]*

Dependencia que recibe el Bien:

División: Administración Superior

Dirección: Vice T. Marítimo y Aéreo

Dependencia:

28 ABR 2022

Ubicación física del bien:

Provincia: San José

Cantón Central

Distrito: Central

Firma:

*Silvia Carvajal Solís*

