

19 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0940-2022

Referencias: N/A

Página 1 de 245

Ingeniera
Allisson Aymerich
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil
Presente.-

Asunto: Informe de conclusión de funciones del Inspector General, sobre el Contrato de Gestión Interesada del AIJS y Contrato de concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, durante el periodo en que se desempeñó en esos cargos.

Estima señorita:

Reciba mi atendo saludo. En virtud de que me acogeré a mi derecho de pensión, la cual fue debidamente aprobada por la Dirección General de Pensiones, del Ministerio de Trabajo, desde el 16 de junio 2021, procedo a presentar un informe final de labores, durante el periodo en que me he desempeñado como Inspector General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría,-OFGI-, periodo que va desde el año 2010 a setiembre del 2022, así como del cargo de Inspector General del Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, (OC) desde junio del 2015 a setiembre 2022.

Sobre el particular, me permito hacer una memoria histórica de lo más representativo, de los hechos que el OFGI ha gestionado durante el periodo del 2010 a setiembre del 2022 en el AIJS; y en el OC del AIDOQ, de junio 2015 a la fecha, haciendo referencia básicamente de aquellos asuntos relevantes que dan una visión generalizada de los resultados alcanzados durante el periodo indicado; sin entrar a detallar, las acciones permanentes que realiza el Órgano Fiscalizador AIJS y el Órgano de control AIDOQ, en el cumplimiento diario de sus obligaciones fiscalizadoras, que igualmente son de gran importancia para la adecuada ejecución de los referidos Contratos.

Para una mejor claridad, he decido presentar el informe, separando el Contrato del AIJS, del contrato de concesión del AIDOQ. Para el caso del AIJS, por ser mucho

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 2 de 245

más extenso, lo presentaré de una forma cronológica, con el fin de visualizar como ha sido el avance durante el periodo definido (2010-2022), en cuyo caso realizaré una reseña por periodo de años, del 2010 al 2014, del 2015 al 2018 y del 2019 al 2022.

El propósito de esta memoria histórica del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, es dejar constancia de la gestión realizada durante el periodo que va desde junio del 2010 a setiembre 2022, como Inspector General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del AIJS. Igualmente, en cuanto a la gestión realizada en el Contrato de Concesión del AIDOQ, desde junio 2015 a la fecha, así como informar la situación actual de ambos contratos, y los asuntos que quedan pendientes de resolver.

Adjunto a este oficio los informes sobre la gestión realizada en ambos contratos, así como un resumen ejecutivo de los mismos.

Esperando que esta memoria histórica descrita en los informes adjuntos sea de utilidad para quienes asuman el liderazgo de estas actividades, y con la convicción del deber cumplido, agradezco a la Administración por la confianza manifiesta durante todos estos años, en esta noble Institución que tanto me dio durante mi vida laboral, y que viviré eternamente agradecido.

En virtud de que tengo varios períodos acumulados, tomaré vacaciones a partir del 9 de enero hasta el 31 de enero 2023, para acogerme al derecho de pensión a partir del 1 de febrero 2023.

Cordialmente,

Lic. Fernando Soto C.
Inspector General /Órgano Fiscalizador

C: Dirección General de Aviación Civil
Auditoría Interna
Órgano Fiscalizador AIJS
Archivo

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 3 de 245

INFORME DE GESTIÓN DEL CONTRATO DE GESTION INTERESADA AIJS PERIODO 2010-2022

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 4 de 245

Resumen ejecutivo sobre la gestión del OFGI en el CGI – AIJS Periodo 2010 al 2022

Desde mediados del año 2010 asumí el cargo de Inspección General del Órgano Fiscalizador, y junto con un gran equipo de trabajo iniciamos una tarea titánica, para fortalecer el OFGI, ordenar el control del manejo documental y definir un modelo de fiscalización del CGI, para lo cual señalamos algunos hechos relevantes:

1. Sistema de Gestión del OFGI que contempló el Manual de Procedimientos y concluyó con la Certificación ISO 9001:2008:
2. Implementamos un modelo de Gestión de Archivo
3. Se logró dotar al OFGI de activos y equipos requeridos para la atención de sus obligaciones
4. Se logró finiquitar los 29 asuntos del Plan de Remediación sobre los incumplimientos del Gestor
5. Se tramitaron y analizaron las ADENDA NO. 2, ADENDA No. 3 del CGI
6. Se tramitó el depósito por la multa \$8.7 millones que se le habían aplicado a Alterra. Y en el período de Aeris se aplicó multa por incumplimiento de plazos para el inicio de las obras, por el monto de \$813.500,00.
7. Recuperación de los montos pendientes, por concepto de Arbitrajes a favor del CETAC, dando por cerrado el tema.
8. Se tramitaron un total de: 415 exoneraciones, entre junio 2010 a septiembre 2022
9. Se concluyeron la totalidad de las expropiaciones que conforman la lista contenida en el Apéndice O del CGI.
10. Del 2010 a noviembre 2022 los ingresos que generó el proyecto del AIJS fueron de \$ 1,024,858,869.90, de los cuales al CETAC le correspondió la suma de \$ 430,038,634.59, tal y como se aprecia en los siguientes cuadros:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 5 de 245

	2010	2011	2012	2013	2014	
Ingresos Totales	\$ 61,811,691.77	\$ 66,170,730.28	\$ 74,360,245.33	\$ 75,380,509.81	\$ 82,005,367.13	\$359,728,544.32
Ingresos CETAC	\$ 32,092,206.36	\$ 30,344,873.73	\$ 33,725,009.04	\$ 33,327,849.99	\$ 36,120,469.28	\$165,610,408.40
Ingresos AERIS	\$ 29,390,326.93	\$ 35,489,306.81	\$ 40,296,015.01	\$ 41,685,663.64	\$ 45,514,290.64	\$192,375,603.03

	2015	2016	2017	2018	
Ingresos Totales	\$ 87,133,830.34	\$ 83,580,928.71	\$ 88,639,675.92	\$ 113,598,329.02	\$372,952,763.99
Ingresos CETAC	\$ 38,812,471.67	\$ 37,663,527.34	\$ 39,257,491.74	\$ 46,782,955.24	\$162,516,446.00
Ingresos AERIS	\$ 47,908,345.54	\$ 45,505,072.43	\$ 48,997,137.18	\$ 66,431,767.29	\$208,842,322.44

	2019	2020	2021	Enero-Noviembre 2022	TOTAL
Ingresos Totales	\$ 109,468,491.33	\$ 44,244,776.84	\$ 55,550,912.17	\$ 82,913,381.25	\$292,177,561.59
Ingresos CETAC	\$ 47,045,900.51	\$ 15,070,038.91	\$ 16,791,836.06	\$ 23,004,004.72	\$101,911,780.19
Ingresos AERIS	\$ 62,142,081.69	\$ 23,295,407.91	\$ 33,841,242.86	\$ 51,875,322.15	\$171,154,054.62

11. Del 2010 a noviembre 2022 transitaron 24,160,659 pasajeros saliendo por el AIJS.
 Más de 48 millones de pasajeros entrando y saliendo.

Pasajeros Salientes AIJS	2010	2011	2012	2013	2014	Periodo del 2010 al 2014
	1,560,435	1,554,360	1,608,700	1,684,681	1,770,333	8,178,509

Pasajeros Salientes AIJS	2015	2016	2017	2018	TOTAL PERIODO 2015-2018
	1,960,846	2,181,999	2,397,583	2,485,512	9,025,940

	2019	2020	2021	Enero-noviembre 2022	TOTAL 2019- nov. 22
	2,592,755	827,400	1,431,088	2,104,967	6,956,210

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 6 de 245

12. CONDICIONES TARIFARIAS 2019

Todos los proyectos del lado aire y lado terminal, que se ejecutaron y se pusieron en servicio durante el 2018 y 2019, debían trasladarse a tarifas en el 2020. En virtud del plazo que le restaba al Contrato de Gestión, hacía que la recuperación de la inversión se tenía que hacer en un periodo a los 10 años, ya que solo le restaban 6 años para concluir el CGI. Esta situación provocaba un fuerte incremento a las tarifas. Por esta razón las líneas áreas solicitaron a las autoridades del CETAC y el MOPT que se analizaran alternativas de solución, para no afectar la competitividad del aeropuerto. Esto provocó que los jercas Instruyeran a la Administración a que se buscaran alternativas de solución.

En el caso de las tarifas del lado aire se veían impactas considerablemente, y por ende los costos de operación de las líneas aéreas, ya que, el resultado para la operación de una aeronave A320, al trasladar a tarifas el costo de los \$24 574 174,61, se estaría pasando de \$218 la operación de un A-320 a \$680 en el 2020, o sea un incremento porcentual del 314%. Sin embargo, este Órgano Fiscalizador a pesar de esta situación en marzo 2020 planteo una propuesta tendiente a bajar el impacto en las tarifas, y recomendó al CETAC instruir al Gestor a presentar el Ajuste Tarifario, recomendación que fue aprobada por el CETAC. **Se aclara que esta situación se analizó bajo las proyección antes de la pandemia.**

13. Impacto de la Pandemia COVID 19

A partir del mes de marzo del año 2020, el país y el mundo entero sufrieron las consecuencias de la pandemia mundial provocada por el Covid 19, lo que llevó al Gobierno de la República a establecer limitaciones al ingreso de personas extranjeras al país, como parte de las medidas extraordinarias dirigidas a evitar la propagación del contagio, lo anterior mediante Decreto Ejecutivo No. 42238 - MGP – S, que entró en vigor el 18 de marzo de 2020.

El cierre de fronteras ocasionó que la Administración adoptara algunas medidas de mitigación que ayudaran a los operadores, pero a su vez que se mantuviera un balance en donde tanto los distintos Operadores, Gestor y DGAC se vean los menos perjudicados, dentro de las condiciones y efectos que la pandemia provoca dentro de la economía nacional

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 7 de 245

Las consecuencias de la pandemia justificaron una caída en los tráficos de pasajeros por vía aérea sin precedentes, cercano al 70%, situación que impactó el contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Esta situación habilitó al Gestor a presentar un reclamo por desequilibrio, en este sentido, a nivel contractual el CGI estableció un capítulo que regula este derecho al equilibrio financiero, lo anterior a partir del artículo XVIII.

18.1 DERECHO AL EQUILIBRIO FINANCIERO DEL CONTRATO

El Gestor tiene el derecho y el CETAC la obligación a que se mantenga el equilibrio financiero del Contrato, de tal manera que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado durante el Plazo

14. Desequilibrio del CGI

Mediante el oficio GO-DE-21-463 de fecha 8 de junio de 2021, el Gestor presenta el reclamo del desequilibrio proyectado del contrato, en la suma de **US \$142,148,322**, la alternativa de solución.

El Gestor solicitó que el CETAC compensara el desequilibrio por medio de una ampliación del plazo del Contrato por un periodo de 10 años adicionales, y además planteaba un plan de inversión por un monto cercano a los \$200 millones.

El Órgano Fiscalizador con la colaboración de los consultores externos, tanto en el ámbito legal como financiero, procedió al análisis del desequilibrio reclamado por el Gestor, y determinó un valor presente de desequilibrio de **US\$109.31 millones**. Y se recomendó separar el proceso de desequilibrio, de la propuesta de inversión, para dar mayor transparencia al trámite, y a su vez, permitir discutir algunos asuntos relacionados con la inversión, con el fin de revisar la razonabilidad de los costos.

Mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 22-2022 del 23 de marzo 2022, el CETAC aprobó la Adenda #4 al CGI, en donde se definía una ampliación del CGI en 10 años, una tarifa de recuperación del COVID en \$1.56 por pasajero entrando y saliendo, un monto de desequilibrio de \$109.270.679,76, así como el incremento en el monto del Fondo de Fiscalización a un 1% de los ingresos del AIJS.

15. PRESENTACIÓN A LA CONTRALORÍA de la Adenda #4

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 8 de 245

De conformidad con el acuerdo anterior, se dispuso a presentar a la Contraloría General de la República, la solicitud de autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, lo cual fue realizado mediante el oficio No. CETAC-OF-2022-0062 de fecha 28 de marzo del presente año

Como respuesta a esa gestión, la Contraloría General de la República a través del oficio No. DCA-1336 de fecha 03 de mayo del 2022, solicitó información adicional a fin de continuar con el trámite

La Administración gestionó prórrogas para atender dichos requerimientos de información, sin embargo, para el vencimiento del plazo otorgado, debido al cambio de las autoridades de gobierno, se enfrentó la dificultad de no contar con el CETAC conformado, por lo que se determinó que la máxima autoridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes estaba representada por el señor Ministro Luis Amador Jiménez, razón por la cual, a través del oficio No. DM-2022-2754 de fecha 22 de junio del 2022, el señor Amador Jiménez, remitió a la Contraloría General de la República el Informe de respuesta No. CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022 emitido por el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada. En dicho oficio, se indica que el informe aún no ha sido de conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), que a este momento no se encuentra debidamente nombrado.

Sin embargo, el ente contralor dispuso a través del oficio DCA-1941 de fecha 01 de julio del 2022, lo siguiente:

“... considerando que existen diversos aspectos del trámite que podrían variar los términos de la modificación contractual propuesta, este órgano contralor estima necesario que el informe y cualquier información relacionada con la presente gestión sea de conocimiento del Consejo que ostenta la competencia en esta materia.

De ahí que, si bien consta en el trámite la remisión de la respuesta y es factible realizar su análisis, se desconoce si la instancia competente avalará en todos sus extremos los términos de los documentos adjuntos a su gestión, por lo que no es posible continuar el análisis sin la debida aprobación del Consejo según el principio del paralelismo de las competencias.

*“..., por lo que **se procede con el archivo de la gestión planteada**. No obstante, lo anterior no impide que en un momento posterior, el Consejo*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 9 de 245

proceda a presentar una nueva solicitud, una vez que se encuentre debidamente conformado”

Dicho documento, fue remitido a la Presidencia del CETAC, sin embargo, al no haberse conformado el CETAC no ha podido abordar ese tema, razón por la cual AERIS Holding Costa Rica, presentó el oficio No. GO-DE-22-619 de fecha 18 de julio del 2022, advirtiendo la urgencia que reviste el tema.

16. Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0568-2022, se remitió al CETAC informe sobre el Archivo de la solicitud de autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

17. El CETAC mediante artículo 07 de la Sesión Ordinaria 33-2022 del 13 de setiembre 2022, acordó lo siguiente:

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

18. El Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0697-2022 del 26 de setiembre 2022, presentó al CETAC la Adenda #4 al CGI, para su conocimiento y aprobación, con la inclusión de un nuevo “artículo XI: para modificar las cláusulas 16.3.1 y 18.2, para que se deje sin efectos, en ambos casos, el inciso g) que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (cláusula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (cláusula 18.2), *“la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el AIJS desde Costa Rica”*. No se instruye a realizar ninguna otra modificación.

19. El Consejo Técnico mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 37-2022 del 27 de setiembre 2022, acordó la aprobación de la Adenda #4 al CGI, en los siguientes términos:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 10 de 245

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

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

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

20. Mediante oficio CETAC-OF-2022-0181 de 11 de octubre pasado, presentado el día 20 de octubre 2022, se solicita aprobación de la Adenda #4, a la Contraloría General de la República (CGR), para la restitución de equilibrio financiero del contrato de Gestión Interesada.

21. Mediante oficio 18972 (DCA-2964) de fecha jueves 3 de noviembre del 2022, la CGR solicita información adicional sobre el expediente.

22. Mediante oficio CETAC-OF-2022-0200 del 7 de noviembre 2022, el CETAC atendió la solicitud de la CGR

23. Posteriormente, mediante oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre 2022, la CGR solicitó información adicional, “a efecto de continuar con el trámite en estudio”. Ese oficio fue notificado vía correo electrónico el mismo día y se otorgó un plazo de 8 días hábiles para presentar la información requerida.

24. Mediante oficio CETAC-OF-2022-0223 del 24 de noviembre pasado, del Consejo Técnico de Aviación Civil, se solicitó a la CGR una prórroga de 15 días hábiles adicionales

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 11 de 245

25. La División de Contratación Administrativa mediante oficio 20531 (DCA-3121) del 29 de noviembre 2022, decide denegar la solicitud y en su lugar archivar el procedimiento.

26. El OFGI mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-09-2022 del 2 de diciembre 2022, presenta informa el CETAC sobre la decisión del Ente Contralor de archivar el procedimiento de la Adenda #4, en el cual recomendamos:

- *Solicitar de inmediato por escrito una audiencia a la Contraloría General de la República, en la cual se intercambien impresiones y se aclaren las dudas que puedan existir con relación a la información disponible y la solicitada, reduciendo la probabilidad de que, en una nueva solicitud, se produzca una situación análoga a la que se ha dado en las dos oportunidades en que se ha intentado la autorización de la Adenda No. 4.*
- *Instruir al Órgano Fiscalizador para que, una vez lograda la audiencia con la Contraloría General de la República, a la mayor brevedad posible, se presente al CETAC el informe a la respuesta de solicitud de información requerida por la Contraloría General de la República mediante el oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre de 2022, para proceder a presentar una nueva solicitud de autorización a la CRG.*

27. RECONOCIMIENTOS Y PREMIOS QUE HA RECIBIDO EL AIJS

Vale la pena mencionar que el esfuerzo que realiza el OFGI en materia de fiscalización de cada uno de los servicios que se brindan el AIJS, han coadyuvado a que el Aeropuerto Juan Santamaría se encuentre dentro de los mejor calificados en Latinoamericana, en cuanto a la calidad del servicio, por lo cual ha sido premiado en múltiples oportunidades.

28. Del 2010 a agosto 2022 se realizaron inversiones en el AIJS por el monto de \$191.849.462,16

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 12 de 245

Inversiones realizadas 2010-2014		
Item	PROYECTO	COSTO \$
	2010	4,539,639.52
	Salas de Abordaje D y E	3,386,826.36
	Edificio Soporte Mecánico (E-F)	183,617.83
	Puentes Fijos 4 y 5	243,553.33
	Puentes de Abordaje 4 y 5	725,642.00
	2011	1,120,492.18
	Sustitución del Cable Eléctrico en Salas A y B	300,000.00
	Reparación Calle de Rodaje Delta	707,229.19
	Área para Inspección de Equipaje en Tránsito, Mobiliario y Equipo™.	113,262.99
	2012	10,629,853.39
	Rehabilitación de la Superficie de Pista 07/25	1,681,533.00
	Mantenimiento Mayor "Pavimentación Bahía 25"	457,553.08
	Mantenimiento Mayor, "Mejoras a la Planta de Tratamiento del AIJS"	435,458.52
	Corredores Estériles	4,545,835.00
	Remodelación y Extensión de Área de Reclamo de Equipaje	3,124,118.13
	Equipo y Mobiliario para inspección de Pasajeros en Tránsito.	344,006.92
	Área para pasajeros con Problemas Migratorios	41,348.74
	2013	5,918,177.49
	Nueva Subestación Eléctrica del Lado Aéreo	5,049,782.92
	Sustitución Chiler de Agua Helada Edificio Terminal	361,057.86
	Sistema de Protección de Fachadas Bloques C, D, E y F	281,680.44
	Sustitución de la Bomba del Sistema de supresión de Incendio del Edificio Terminal	225,656.27
	2014	96,644.24
MM 45-13	" Reparación de juntas de losas de concreto del parqueo principal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría "	96,644.24
	TOTAL INVERSIÓN	22,304,806.82

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 14 de 245

29. Temas que se mantienen pendientes de resolver, a la espera de la alternativa de solución de la restitución del equilibrio del Contrato de Gestión:

- Inversiones pendientes de recuperar por parte del Gestor, de obras ejecutadas y que no se han podido trasladar a tarifas, por un monto total de \$29.280.670,85:
- Restituir el equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada, determinado y aprobado por el CETAC, en ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos (\$109.270.679,76).
- Incumplimiento de la Administración por el no pago del % que le corresponde al Gestor por el impuesto de salida; del 2021 se le adeudan \$4.525.548,06 y para el 2022 se estima un faltante de \$7.000.000,00.
- Se debe cancelar la resolución emitida por la Sala de Casación, donde condena al Estado a la devolución aplicada a Alterra Partners Costa Rica, por el monto de \$13.815.839,18, el cual contempla el pago de honorarios y costas del proceso.
- Está pendiente la ejecución del Proyecto denominado Infill, o “Ampliación de la Terminal al Oeste”, por un monto estimado de \$37.500.000,00. Proyecto que reviste de gran importancia para aumentar la capacidad del aeropuerto AIJS, y que pueda continuar acogiendo el crecimiento en la demanda.
- Se debe trasladar a Coopesa al Sur del Aeropuerto, para disponer de los terrenos que actualmente ocupa esa cooperativa, para poder desarrollar los proyectos al oeste, que requiere el AIJS, para poder ampliar su capacidad, así como atender el crecimiento de la demanda de tráfico.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 15 de 245

- Además, y según el Plan Maestro aprobado 2021, en el corto plazo (5 años) se debe ejecutar algunos proyectos que suman aproximadamente \$23.000.000,00 (Recarpeteo de la pista, Mantenimiento mayor del CTRM, entubamiento de canales pluviales, equipamiento biométrico)
- Actualizar el Plan Maestro en el año 2023
- Conforme al comportamiento de la demanda se estima que a finales del 2022 se esté llegando al 90% de los niveles del 2019. Incluso en el mes de Julio 2022 se llegó al 97% de tráfico del 2019. Por esta razón, se considera de gran urgencia la ejecución de los proyectos indicados en los puntos anteriores y en el Plan Maestro 2021.
- Incluso con el comportamiento reflejado en la demanda del tráfico del AIJS, se considera necesario que se inicie a más tardar en el 2023 una nueva actualización del Plan Maestro, para que se ajuste a la proyección de demanda, y así poder tener más claro cuales otras obras se convierten en una necesidad de urgencia.
- Pendiente de resolver por el CETAC la propuesta del Ministerio de Hacienda del Centro de Escaneo para la inspección no instructiva, en el proceso de importaciones, en AIJS. Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0517-2022, el OFGI recomienda al CETAC no suscribir el convenio de interés en la forma propuesta por el Ministerio de Hacienda, ya que la DGAC no puede asumir compromisos presupuestarios adicionales, por lo que recomendamos que dentro del Convenio se defina como compromiso y obligación del Ministerio de Hacienda, el financiamiento de los costos del proyecto y de los gastos de operación.
- Pendiente de resolver por el CETAC la propuesta de la Dirección General de Migración, sobre el proyecto de pasajero confiable, en AIJS. Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0449-2022, el OFGI indica al CETAC que es importante, que se tenga en cuenta que, de previo a

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 16 de 245

formalizar un convenio entre las instituciones para asignar roles con deberes y obligaciones para las partes, resulta importante conocer el proyecto, sobre todo en lo que corresponde al **financiamiento del desarrollo inicial y el mantenimiento preventivo y correctivo**, que se requiera a futuro.

Por lo que se recomendó al CETAC devolver el proyecto de convenio, para que se formalice el anteproyecto conceptual pertinente y se presente una vez estructurado, siendo que no se encuentra dentro de los contenidos regulados en el Contrato de Gestión Interesada, el desarrollo de proyectos propios del servicio migratorio, ni podría el CETAC en estricto apego del principio de juridicidad asumir las responsabilidades que establece el convenio.

- Fortalecer el Órgano Fiscalizador con el recurso humano requerido, para lo cual se han emitido los siguientes oficios: CETAC-OFGI-FG-OF-626-2013, CETAC-OFGI-FG-OF-605-2014, CETAC-OFGI-FG-OF-0158-2017, CETAC-OFGI-FG-OF-0053-2019, CETAC-OFGI-FG-OF-0781-2021 **CETAC-OFGI-FG-OF-0899-2022**
- Atención de Auditoría por parte de la Contraloría General de la República al Contrato de Gestión Interesada. En proceso
- Reingresar a la Contraloría la propuesta de modificación al Contrato de Gestión Interesada, para la restitución del equilibrio financiero, junto con la respuesta al requerimiento de información solicitado por el ente Contralor en su oficio **No. 20261 (DCA-3074)**, del 22 de noviembre, 2022. Sobre este punto ya hay un borrador de respuesta, que debe afinarse junto con los consultores externos.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 17 de 245

INFORME CGI-AIJS

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 18 de 245

PERIODO 2010-2014

Para el periodo del 2010 al 2014, en el cual se tuvo que resolver el Plan de remediación a incumplimientos del Gestor, así como la adenda 2 al CGI, voy a presentar los hechos más relevantes por áreas (Legal, Operaciones, obras, Financieros y administrativos)

ADMINISTRATIVO 2010-2014

La Contraloría General de la República en múltiples oportunidades, tal y como lo señala en el informe DFOE-OP-IF-20-2009, en las disposiciones 4.1. y 4.1 b, “ordena al Órgano Fiscalizador la definición e implementación de un plan cuyo objetivo sea verificar el efectivo fortalecimiento del OFGI, y por lo tanto corregir las debilidades referentes a estructura organizacional, procedimientos y recursos humanos y tecnológicos.”. Igualmente, Ordena inmediatamente al Órgano Fiscalizador que defina e implemente una estrategia para la revisión y actualización del modelo de fiscalización y del Manual de procedimientos.

Cuando asumimos a mediados del 2010 la Inspección General del Órgano Fiscalizador, iniciamos una tarea titánica, para fortalecer el OFGI, ordenar el control del manejo documental y definir un modelo de fiscalización, para lo cual señalamos algunos hechos relevantes:

Sistema de Gestión del OFGI y la Certificación ISO 9001:2008:

Para el 2010, se presentó ante el CETAC los términos de referencia para la contratación del “*Diseño, desarrollo, implementación y verificación del Sistema de Gestión del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada (OFGI) del Aeropuerto Juan Santamaría*”, de conformidad con las recomendaciones emitidas por la CGR para el fortalecimiento del OFGI. Para el 2011 se logró la contratación con el CICAP para el desarrollo del Sistema, logrando la Certificación ISO

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 19 de 245

9001:2008 en diciembre del 2012, la cual tiene validez hasta Diciembre de 2015. Gracias al SG se logró realizar nuevamente todos los procedimientos, inclusión de formularios, instructivos, documentos externos, se lleva mejores controles de la gestión documental y de las fiscalizaciones que se realizan en el AIJS. Los documentos y formularios están con sus códigos respectivos y debidamente identificados. Se tiene un link electrónico para tener acceso al SG, se realizan Auditorías Internas y Externas de Calidad, se realizan encuestas de los servicios prestados por el OFGI, Servicios No Conformes, etc.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 20 de 245



Gestión de Archivo: Para el 2011, se inició en colaboración con el Archivo Central de la D.G.A.C, el acomodo de toda la documentación del OFGI, la cual se encontraba en cajas, sin identificación alguna y ningún orden específico. Se procedió al ordenamiento de los ampos y cocido de los documentos del 2001 al 2008, se adquirió un archivo metálico donde se tienen todos los documentos en cajas, de forma ordenada, etiquetada de acuerdo a la ubicación y se tiene un control en Excel de la documentación existente.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 21 de 245



Activos y Equipos adquiridos para el OFGI: cámaras digitales, zapatos especiales para los fiscalizadores, chalecos debidamente identificados para el

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

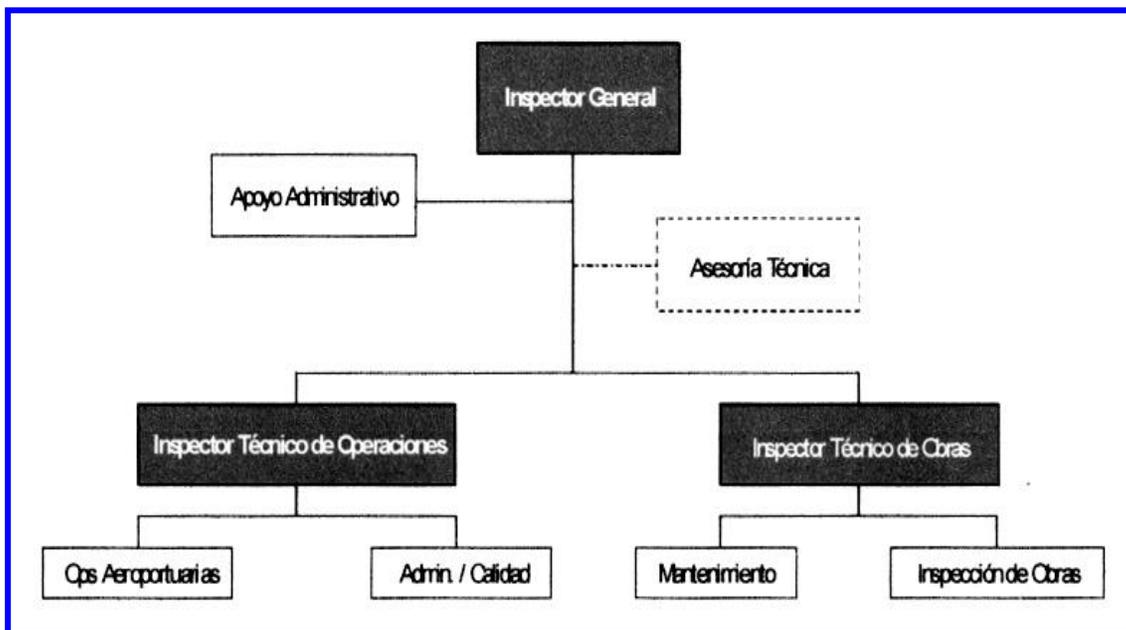
Página 22 de 245

OFGI, vehículo para las inspecciones en el AIJS, tablets para que los inspectores y fiscalizadores completen los formularios de manera electrónica y no realizarlo de manera manual, rotulación de las oficinas del OFGI, cronómetros, pizarras acrílicas, etc.

Activos D.G.A.C y Activos Exonerados: A partir del 2011 y a la fecha se está realizando la revisión de todos los activos que se encuentran en el AIJS, tanto los que tiene el Gestor que fueron entregados por la DGAC, así como los equipos exonerados. Asimismo, se han realizado retiro de distintos equipos que se encontraban en desuso en el AIJS, como por ejemplo puentes telescópicos, los activos que pertenecían a la antigua subestación eléctrica, extintores, chapulín, buses, etc; en coordinación con la Unidad de Control de Bienes de la DGAC, el OFGI y el Gestor.

Estructura del OFGI

Mediante Decreto Ejecutivo No. 29455- MOPT se creó el “Reglamento de Creación del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada y Reestructuración del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, publicado en el



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 23 de 245

Alcance Número 32 de la Gaceta No 85 del día 4 de mayo del 2001, con la siguiente estructura organizacional:

En ese momento del periodo 2010-2014, los puestos claves del OFGI se encontraban ocupados de la siguiente manera:

- El Cargo del Inspector General es ocupado por este servidor, con plaza del régimen del Servicio Civil.
- El del Inspector de Operaciones es ocupado por el Lic. Miller Rodríguez, con el recargo de Inspector de Seguridad. Se ha solicitado la creación de una plaza técnica, para nombrar en propiedad al Inspector de Operaciones, y liberar la que tiene actualmente el Lic. Rodríguez en calidad de Inspector de Seguridad, con el fin de nombrar en ese puesto a otro funcionario, pero a la fecha no ha sido posible.
- El Inspector de Obras es ocupado interinamente por el Ing. Melvin Quirós, con el recargo de la Inspección de Mantenimiento, y con el respaldo de una empresa asesora en materia de obras. Se han realizado gestiones ante el Servicio Civil para cambiarle el perfil a una plaza de profesional Jefe 3, que es administrativa, a la especialidad de ingeniería, con el propósito de nombrar en propiedad a un Inspector de Obras, pero el Servicio Civil ha rechazado las gestiones.
- Asesor Financiero, ocupado por el Mba. Rodolfo Garbanzo, plaza que es de la DGAC trasladada al OFGI, con el propósito de reasignarla de acuerdo con las obligaciones actuales, sin embargo, las gestiones realizadas no han dado fruto ante el Servicio Civil.
- Asesor Legal, es ocupado por la consultora Licda. Virginia Villar, por un periodo de tres años, que vence en setiembre del 2014. Según criterio emitido por la Asesoría del Banco Fiduciario, Banco Costa Rica, los puestos claves del OFGI deben ser ocupados por funcionarios de planta. Este aspecto imposibilidad de momento contratar asesores para ocupar los puestos claves del OFGI

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 24 de 245

Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-626-2013 del 1 de octubre del 2013, ante los rechazos del Servicio Civil y la imposibilidad de contratar los puestos claves, solicitamos a la DGAC su colaboración para la creación de tres plazas para el OFGI.

En el referido oficio señalé:

1. *“Que en el ceno del OFGI, ante la imposibilidad de contratar por Servicios Profesionales, resulta necesario la creación de al menos tres plazas para que en forma inmediata se pueda cumplir eficientemente con las labores de Fiscalización que demanda el C.G.I. Las Plazas necesarias de creación son:*
 - a. *Gestor Técnico de Operaciones.*
 - b. *Gerente I, especialidad en Derecho*
 - c. *Gerente I, especialidad en Ingeniería*

2 Que la Contraloría General de la República en múltiples oportunidades, tal y como lo señala en el informe DFOE-OP-IF-20-2009, en las disposiciones 4.1. y 4.1 b, “ordena al Órgano Fiscalizador la definición e implementación de un plan cuyo objetivo sea verificar el efectivo fortalecimiento del OFGI, y por lo tanto corregir las debilidades referentes a estructura organizacional, procedimientos y recursos humanos y tecnológicos,..”. Igualmente, Ordena inmediatamente al Órgano Fiscalizador que defina e implemente una estrategia para la revisión y actualización del modelo de fiscalización y del Manual de procedimientos.”

En tal sentido, el Órgano Fiscalizador con el apoyo del Consejo Técnico de Aviación Civil, se ha propuesto el fortalecimiento del OFGI en forma integral, entendiéndose mejoramiento en cuanto a la estructura, procedimientos, recursos humanos, tecnológicos, capacitación, fiscalización.

Al día de hoy el OFGI ha logrado implementar un Sistema de Gestión, el cual nos da las herramientas para contar con un modelo de fiscalización debidamente certificado, ISO 9001.

Sin embargo, el OFGI requiere solventar la deficiencia del recurso humano en cuanto a cantidad y calidad.”

En este sentido, ratificamos la necesidad de contar con las plazas requeridas, para eliminar los recargos, y atender de una mejor manera las obligaciones del OFGI.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 25 de 245

ASPECTOS LEGALES 2010-2014

A. Plan de Remediación a incumplimientos del Gestor.

Incumplimientos del Gestor previos al Addendum N° 1

Como ha de recordarse, esta Administración identificó, oportunamente, un total de cinco incumplimientos a obligaciones de carácter financiero; catorce relacionados con obras; ocho relativos a operaciones y dos incumplimientos referidos a los puestos claves y el espacio físico del Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada.

Es importante mencionar que el nuevo Gestor (AERIS Holding Costa Rica), que asumió el Contrato de Gestión Interesada del AIJS en el 2009, en sustitución de Alterra Partner Costa Rica, mostró su compromiso de cumplir con el plan de Remediación, sobre todo porque le ha hecho frente a los compromisos y obligaciones que dejó el anterior gestor sin resolver; como la terminación de las obras de Fase I y II con recursos de los accionistas y con préstamos de corto plazo, el pago de \$1.150.000,00 por la plataforma remota, el pago de los diferidos, el pago de las multas por el monto de \$8.7 millones, la sustitución del Cable eléctrico de las Salas A y B, entre otros.

Incluso, en el caso de los dos aspectos que estaban pendientes de cumplirse a mayo del 2010 en cuanto al Plan de remediación, a saber: Pasillos Estériles y Reparación Calle de Rodaje Delta, fueron debidamente ejecutados.

De conformidad con oficio OFGI-FG-OF-867-2010 del 17 de diciembre del 2010, y lo actuado por el Gestor en cuanto a la sustitución del cable eléctrico Salas A y B, Reparación Calle de Rodaje Delta, y construcción de Pasillos Estériles, el Gestor logró corregir los incumplimientos atribuidos, como se detalla en informes que constan en el expediente administrativo relativo al Plan de Remediación.

Tabla
Evaluación del Plan de Remediación

SUPUESTO INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
A. Obligaciones de Financiamiento	
<i>1. Financiamiento de las obras. De conformidad con las cláusulas 10.5 y 10.6 el Gestor se encuentra obligado a financiar todos los costos relacionados con la construcción de mejoras para el desempeño de los servicios en el AIJS.</i>	A partir de julio de 2009, las casas matrices inyectaron recursos de capital que permitieron al Gestor concluir satisfactoriamente de las obras pendientes de las Fases I y II. El Gestor refinanció, a través de una subsidiaria de sus casas matrices, la deuda que tenía con la IFC y aportó cartas mandato suscritas por el Banco Interamericano de Desarrollo – BID- y la Corporación de Inversión Internacional, para un nuevo financiamiento por \$ 100 millones.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 26 de 245

SUPUESTO INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
	El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
2. Incumplimiento Cláusula 10.6 Limitación de endeudamiento. No más de 75% de los costos totales de inversión serán financiados mediante endeudamiento del Gestor.	Se ha dado un seguimiento mensual a este tema y de acuerdo con informe rendido por el asesor financiero del Órgano Fiscalizador, mediante oficio OFGI-FIN-MEM-031-2010, se ha determinado que este ítem del Plan de Remediación se está cumpliendo. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación. En esa misma sesión acordó instruir al Órgano Fiscalizador para que de seguimiento al cumplimiento De este ítem, por tratarse de una variable que depende del monto de las inversiones y de los nuevos préstamos y aportes del Gestor.
3. Cláusula 5.13. Ítem 42, Reubicación de las instalaciones de COOPESA y LACSA. Gestor deberá proveer 50% del costo total del movimiento de tierras y los pavimentos, hasta un tope de US\$ 5.700.000. Pago pendiente.	Esta obligación fue eliminada en la adenda n.º 1 al Contrato de Gestión Interesada. No existe obligación contractual pendiente de cumplimiento por parte del Gestor.
4.- Apéndice K, Cláusula 2.iii) Ampliación Plataforma de Carga. Gestor está obligado a rembolsar los \$ 1.150.000 por obras construidas por CETAC en la Rampa de Carga.	El Gestor, el 13 de enero del 2010, canceló los \$ 1.150.000 (oficios GO-LE-10-024 y GO-LE-10-023). El CETAC en Artículo décimo sexto de la sesión ordinaria No. 04-2010 del primero de febrero del 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
5. Apéndice O. Obligación de aporte de recursos para expropiaciones. Gestor adeuda suma por total de aportes para expropiaciones. El Gestor acepta aportar recursos hasta por un máximo de \$ 2.906.299 que es el saldo pendiente de acuerdo con los términos del ítem 6.4 del CGI.	El Gestor, mediante depósito N°2602101 del 26 de febrero 2010, aportó un monto de 107.708.350 colones, por concepto del avalúo administrativo N° 2005-007 correspondiente al lote N°82, para el trámite expropiatorio. En Artículo segundo de la sesión ordinaria 09-2010 del 08 de marzo de 2010, tuvo por recibido ese pago e instruyó a la DGAC a solicitar al Fideicomiso la transferencia a las cuentas del CETAC. En Artículo séptimo de la sesión ordinaria 19-2010 del 10 de junio de 2010, se informó al MOPT y a la Procuraduría General de la República para que prosiguieran la expropiación y se comisionó al Presidente del CETAC para instruir al Fideicomiso para transferir los recursos al Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda. A la fecha el Gestor ha cumplido con los desembolsos requeridos por la Administración. El cumplimiento del resto de la obligación quedará sujeta al requerimiento que realice el CETAC para este rubro específico. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010, acordó dar por cumplido parcialmente a la fecha este ítem del Plan de Remediación. Además, acordó instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que proceda a realizar las gestiones de cobro pendientes respecto a los montos cancelados por el CETAC por expropiaciones de lotes incluidos en el Apéndice O e instruir al Órgano Fiscalizador para que de seguimiento al cumplimiento de este ítem, una vez que se realice el cobro pendiente al Gestor, e informe al Consejo Técnico.
B. Obras Fases I y II.	
1. Ítems 5 y 6. Edificio Terminal. Atrasos en la conclusión del mismo, ejecución de obra paralizada.	El CETAC en Artículo 22 de la sesión ordinaria No. 14-2010 del doce de abril del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 4 Nuevo Edificio Terminal y lo comunicó mediante oficio N° 10. 0868. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
2. Ítem 28. Salas de Abordaje Bloques C, D y E. Atrasos en conclusión de obras y por ende en entrega de las mismas.	El CETAC en Artículo 22 de la sesión ordinaria No. 14-2010 del 12 de abril del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 28. Salas de Abordaje Bloques C y lo comunicó mediante oficio N° 10 0868. El CETAC en Artículo 9 de la sesión ordinaria No. 54-2010 del 05 de noviembre del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 28. Salas de Abordaje Bloques D y E y lo comunicó mediante oficio N° CETAC-OF-2433-2010. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 27 de 245

SUPUESTO INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
3. <i>Ítem 50, Calle de Rodaje Delta y Rampas 4 a 6. Obra no se ha concluido cuatro años después.</i>	El CETAC en Artículo 22 de la sesión ordinaria No. 14-2010 del 12 de abril del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 50 para la rampa # 6 y lo comunicó mediante oficio 10 0868. El CETAC en Artículo 9 de la sesión ordinaria No. 54-2010 del 05 de noviembre del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 50 para las rampas #4 y #5 y lo comunicó mediante oficio N° CETAC-OF-2433-2010. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
4. <i>Ítem 30. Puentes de Abordaje. Bloques C, D y E. Atrasos en conclusión de obras y por ende en entrega de las mismas.</i>	El CETAC en Artículo 22 de la sesión ordinaria No. 14-2010 del 12 de abril del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 30 Puente de Abordaje #6 y lo comunicó mediante oficio N° 10 0868. El CETAC en Artículo 9 de la sesión ordinaria No. 54-2010 del 05 de noviembre del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 30 Puentes de Abordaje #4 y #5 y lo comunicó mediante oficio N° CETAC-OF-2433-2010. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
5. <i>Ítem 34, Calle de Rodaje paralela Sur.</i>	Obligación trasladada a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento de este ítem a la fecha.
6. <i>Ítem 31. Puentes Fijos Bloques C, D y E. Obra no se ha concluido cuatro años después.</i>	El CETAC en Artículo 22 de la sesión ordinaria No. 14-2010 del 12 de abril del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 31 Puente Fijo #6 y lo comunicó mediante oficio N° 10 0868. El CETAC en Artículo 9 de la sesión ordinaria No. 54-2010 del 05 de noviembre del 2010 aprobó la Puesta en Servicio Provisional del ítem 31 Puentes Fijos #4 y #5 y lo comunicó mediante oficio N° CETAC-OF-2433-2010. El CETAC, en sesión ordinaria del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
7. <i>Ítem 51. Relocalización de Instalaciones de Mantenimiento. Obra debió construirse durante los primeros 3 años del CGI. No se ha entregado.</i>	Obligación trasladada a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso, por tanto no hay incumplimiento a la fecha.
8. INCUMPLIMIENTOS OBRAS DE FASES III y IV. Obras debieron haber iniciado el 31 de enero de 2008.	Obligación perteneciente a las Fases III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento a la fecha.
9. <i>Ítem. 62. Relocalización de Terminal Doméstica. Debió iniciarse el 14 de Agosto del 2004 y entregado el 14 de Agosto del 2005.</i>	Obligación perteneciente a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento de este ítem a la fecha.
10. <i>Ítem 63. Otras obras menores- Fase III. Debido a que el Gestor no actualizó el Plan Maestro, la Administración no pudo determinar las áreas requeridas a expropiar.</i>	Obligación perteneciente a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento de este ítem a la fecha.
11. <i>Ítem 68. Relocalización ARFF (Edificio de Bomberos) Debió iniciarse el 14 de Agosto del 2004 y entregado el 14 de Agosto del 2005.</i>	Obligación perteneciente a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento de este ítem a la fecha.
12. <i>Ítem 50. Calle de Rodaje Delta. Obra construida con defectos de calidad reconocidos por el Gestor. Obra debió entregarse en calidad pactada antes de Abril del 2004.</i>	Se programó para realizarse en Fases I y II. Lo que se refiere a la reconstrucción de las posiciones de parqueo, ya ha sido completada y a la fecha queda pendiente la reparación del pavimento de una franja de la Calle de Rodaje Delta entre los conectores Bravo y Alfa 1. El CETAC en Artículo quinto de la sesión ordinaria 63-2010, del 06 de diciembre del 2010 autorizó posponer la fecha de ejecución de una parte de la reparación de pavimentos, correspondiente al ítem 50, calle de rodaje Delta, para el 30 de mayo del 2011, por lo tanto no hay incumplimiento a la fecha.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 28 de 245

SUPUESTO INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
13. Actualización del Plan Maestro máximo cada 4 años. Labor iniciada por el Gestor en el año 2002, nunca finalizada.	El Gestor presentó al CETAC la actualización del Plan Maestro el día 31 de agosto de 2010 (oficios GO-IC-10-478 / GO-IC-10-476 / 10-077), de acuerdo con el plazo establecido. Actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC.
14. Incumplimiento por la Presentación del Proyecto definitivo de los Ítems 62, 63 y 68. Sin razón aparente no se han iniciado labores previas de obra.	Obligación perteneciente a etapas III y IV, dependientes de la actualización del Plan Maestro que actualmente está en proceso de revisión y aprobación por parte del CETAC, por tanto no hay incumplimiento a la fecha.
C. Operaciones	
1- Cláusula 7.A.13 Sistema de Atención de derrames de combustibles.	El CETAC, en Artículo 16 de la sesión ordinaria 04-2010, del 1 de febrero de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
2- Cláusula 7.E.4.vi. Integración electrónica con la DGAC de un sistema computarizado de Administración de Mantenimiento.	El CETAC, en Artículo 05 de la sesión ordinaria 47-2009, del 19 de octubre de 2009 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación y lo comunicó mediante Acta de Notificación 0429, oficio 09 2081.
3- Tecnologías y Sistemas de Información. Gestor debe facilitar la comunicación electrónica a la información que el OFGI requiere para su fiscalización.	El CETAC, en Artículo 05 de la sesión ordinaria 47-2009, del 19 de octubre de 2009 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación y lo comunicó mediante Acta de Notificación 0429, oficio 09 2081.
4. Salas de Abordaje de los bloques A y B. Salas carecen de sillas, señalización, sistema FIDS y CCTV.	El CETAC, en Artículo 05 de la sesión ordinaria 47-2009, del 19 de octubre de 2009 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación y lo comunicó mediante Acta de Notificación 0429, oficio 09 2081.
5. Equipamiento de los puestos de Control de Acceso. Gestor no ha adquirido las máquinas de Rayos "X". Cláusula 7.E.6, Apéndice	El CETAC, en sesión ordinaria del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
6. Pasillos o Salas Estériles. Gestor no ha construido los pasillos que garanticen la separación de flujos.	Durante las Fases I y II se presentará el proyecto para iniciar la construcción al concluir estas Fases I y II, (a partir de enero del 2011). No obstante, el Gestor presentó una gestión para que se analicen alternativas dentro de la actualización del Plan Maestro. El CETAC, en artículo cuarto de la sesión ordinaria 61-2010, acordó solicitar a la Comisión que analiza la actualización del Plan Maestro y a la Dirección General de Aviación Civil que se refirieran en forma específica a lo planteado por el y posponer la fecha de presentación del proyecto de los corredores estériles hasta que el tema se resuelva por parte del Consejo, por lo tanto no hay incumplimiento a la fecha.
7. Nivel de Servicio C. El Gestor no ha demostrado que las Salas de Abordaje cumplen con el nivel de servicio C.	El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
8. Sistema Integrado de Emergencias. Gestor no ha demostrado que el sistema de Emergencias funcione como un sistema integrado.	El CETAC, en la sesión ordinaria 66-2010, del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.
D INCUMPLIMIENTOS POR PUESTOS CLAVES DEL GESTOR. Gestor no presenta previo a cambios en puestos estratégicos los curriculums para estudio de CETAC. Puntos 1 a 7.	El CETAC, en Artículo 05 de la sesión ordinaria 47-2009, del 19 de octubre de 2009 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación y lo comunicó mediante Acta de Notificación 0429, oficio 09 2081.
Espacio físico OFGI	El espacio físico fue recibido y actualmente las oficinas del Órgano Fiscalizador están ubicadas en él. El CETAC, en sesión ordinaria 66-2010 del 16 de diciembre de 2010 dio por cumplido este ítem del Plan de Remediación.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 29 de 245

B. Modificaciones al Contrato de Gestión Interesada.

ADENDA No. 1 CGI

El CETAC mediante acuerdo adaptado por el artículo único de la sesión ordinaria 14-2009 del 10 de marzo del 2009, aprobó la Adenda supra.

La Contraloría General de la República refrenda la referida Adenda el 28 de mayo 2009 (DCA-1507)

Con esta Adenda 1, entre otras cosas se modifica lo siguiente:

1. Amplia el plazo del Contrato de 20 a 25 años.
2. Modifica el cronograma de obras de Fases I y II.
3. Se define el tema de la Reubicación de Coopesa y Recope.
4. Se define la aplicación del factor x que se utilizará en el calculo tarifario.
5. Compromiso de actualización del Plan Maestro.
6. Sustitución de Casas Matrices.
7. Modifica Modelo Financiero.

ADENDA NO. 2 CGI

Fue aprobada mediante el artículo 07 de la sesión ordinaria 38-2011 celebrada por el CETAC el día 30 de mayo del 2011.

Refrendada por la CGR el 25 de agosto del 2011 (oficio No. 07953 / DCA-2180)

El objeto de la Adenda 2 al CGI fue garantizar la bancabilidad del proyecto.

En esta Adenda 2, entre otras cosas se modifican las siguientes cláusulas:

- 18.1 y 18.2 relacionadas con el Equilibrio del Contrato.
- 16.2.1 y 16.3.4 relacionadas con los procedimientos tarifarios.
- 24.3 referente a la Terminación anticipada.
- Apéndice H
- Apéndice I

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 30 de 245

- Remediación de los terrenos ocupados por Coopesa y Recope.
- Se incorpora un Acuerdo de Administración de notificación.

Se pretenden con estas modificaciones asegurar ingresos estables (crédito para capital de trabajo; no distribución de dividendos; tarifas y otros servicios) para lograr un flujo de efectivo, con el fin de:

- ✓ Invertir en el proyecto del AIJS (Reservas);
- ✓ Repago de la deuda OPIC-BID;
- ✓ Operación y mantenimiento del AIJS.

Se pretende agilizar el proceso del flujo de efectivo, ya que éste es la única garantía del Banco para el repago de la deuda (*project finance*).

ADENDA No. 3

Mediante artículo 09 de la Sesión Ordinaria No. 51-2012, celebrada del 27 de junio del 2012, el CETAC acordó la aprobación de la Adenda No. 3, para *la sustitución de la casa matriz Andrade y Gutiérrez Concessões S.A. (AGC), como casa matriz de las sociedades “Desarrollos del aeropuerto AAH SRL (DA) y de Terminal Aérea General AAH SRL (TAG), por la empresa COMPAÑÍA DE PARTICIPACOESEM CONCESSÕES (CPC) de Brasil, tema que fue conocido y aprobado mediante el Artículo 14 de la sesión 41-2012 del CETAC.*

Dicha adenda se relaciona con un ajuste a una cláusula dispuesta en la Adenda No. 1, sobre **LA SUSTITUCIÓN DE LAS CASAS MATRICES.**

La Contraloría General de la República –CGR- con oficio DCA-1908 del 17 de Agosto del 2012, autorizó la cesión contractual dentro del C.G.I, suscrito entre el CETAC y la empresa AERIS HOLDING COSTA RICA S.A, con la finalidad de incluir como nueva casa Matriz a la empresa Compahhía de Participacoes em Concessoes, en sustitución de la empresa Andrade Gutierrez Concessoes

MULTAS

- El Gestor procedió con el pago de las multas aplicadas a Alterra Partners Costa Rica por un monto de \$8.7 millones. Sobre el particular, el Gestor

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 31 de 245

presentó demanda ante el Juzgado Contencioso, proceso que está en trámite.

- Se tramitó multa al Gestor por atraso en la presentación del Paquete Definitivo y en el Inicio de las obras de construcción del Paquete de Proyecto Definitivo Ítem 203 “Remodelación y Expansión del Área de Reclamo de Equipaje del AIJS, por un monto de \$119.000,00. La cual fue debidamente cancelada
- Aplicación de multa OC-29-09 “Diseño, rehabilitación y expansión de Rampa Remota, por un monto de \$13.000,00, de conformidad con el artículo 10 de la sesión 15-2012, celebrada por el CETAC el 20 de febrero del 2012. Cancelada.
- Inicio del procedimiento de multa “Corredores Estériles Proyecto ítem 202 “Corredores Estériles”, por el monto de \$101,255.89
 - Atrasos en la entrega de la Obra
 - Incumplimiento de los Plazos

ARBITRAJES

- Recuperación de los montos pendientes, por concepto Arbitrajes a favor del CETAC dando por cerrado el tema y cumpliendo con el informe de Auditoría Informe de Auditoría No. AI-04-2009, según detalle: (FG-OF-090-2011/OFGI-FG-OF-125-2011/CETAC-OFGI-FG-OF-463-2011/ GO-LE-11-487)
 - i. Expediente 017-04 (¢41.800.000,00)
 - ii. Expediente 023-04 (\$5.010.00 y \$10.00)
 - iii. Expediente 024-04 (¢1,573.750,50)
 - iv. Expediente 025-04 (¢1,000.000,00 y ¢1.000,00)
 - v. Expediente 028-05 (\$800.00 y \$ 666.67)

EXONERACIONES:

Del 2010 al 2014 se tramitaron un total de: 123 exoneraciones, para La adquisición de materiales y/o artículos varios necesarios en las obras y stock de bodega del AIJS.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 32 de 245

EXPROPIACIONES:

De los 46 lotes que conforman la lista contenidas en el Apéndice O del CGI, se tenía un total de 29 lotes expropiados y entregados en custodia al Gestor a saber:

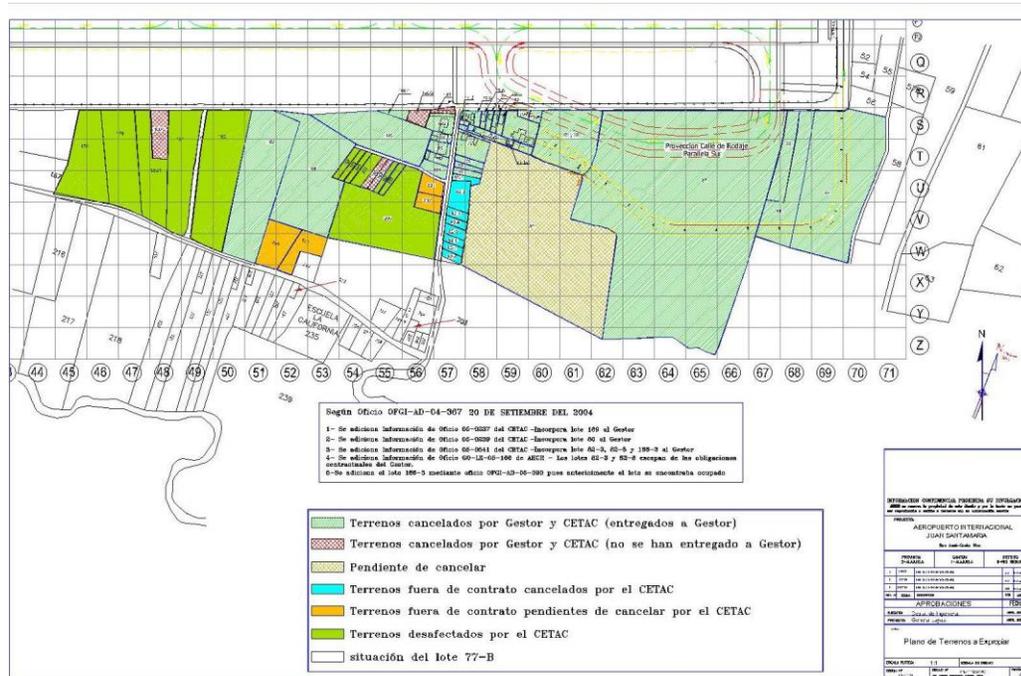
64, 65, 66, 67, 68,69, 71, 72, 73, 74, 75-A 75-B, 76, 77-B1, 77-B2, 78, 79, 80, 81, 183, 185, 186-1, 186-3,188, 189,190, 191, 196 y 197

En ese momento, se tramitaban ante el Depto de Adquisiciones del MOPT la expropiación de los siguientes lotes que forman parte del referido Apéndice O:

82, 192, 193, 194, 195, 198, 199,200 y 201

Los lotes 178, 179, 180-1, 180-2, 181, 182 fueron desafectados de conformidad con según el Art. 28 de la Sesión 19-2004 y Art. 15 de la sesión 61-2002

Se encontraban en trámite judicial 3 lotes del Apéndice O: 186-2, 187 (Bar la Candela) y el lote 199



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 33 de 245

Es importante señalar que los terrenos que se mantenían pendientes de expropiar eran fundamentales para que los proyectos definidos en el Plan Maestro 2011 se pudieran ejecutar sin contratiempos, razón por la cual, los proyectos del sur y otros habilitadores no pudieron iniciar en el tiempo establecido. Situación que tuvo un impacto importante en los ajustes tarifarios del 2018 en adelante.

CONTRATO COMERCIALES

Se logró ir conciliando el área real otorgada, con los informes de áreas comerciales remitidos mensualmente por el Gestor y la parte contractual; de conformidad con la inspección in situ, conjuntamente realizada con funcionarios designados por el Gestor y este OFGI (Legal, Calidad, Financiero, Mantenimiento y Administrativo). En ese momento existían 34 contratos comerciales, en la prestación de diferentes áreas de servicio: en el AIJS:

- b) Explotación del servicio de Alquiler de Vehículos en el AIJS:
- c) Servicio No exclusivo de acarreo de equipaje en el AIJS
- d) Contrato de Servicios Bancarios / Cajeros Automáticos
- e) Servicio de Tienda de Concepto de Marca
- f) Servicios de Información turística
- g) Servicio de venta de alimentos y bebidas y tienda de conveniencia
- h) Explotación de Servicio de SPA
- i) Servicio de Ventas al Detalle
- j) Servicio de venta de regalos, joyería, libros y revistas en el AIJS
- k) Servicio de cambio de moneda
- l) Servicio de Venta de Tarjetas Telefónicas, Servicios de Telefonía y Transmisión de Voz, Datos y Video
- m) Ventas de licores, perfumería, otros.
- n) Explotación de Servicios Publicitarios
- o) Servicio de Heladería
- p) Trámites de exportación y distribución de documentos requeridos en el
- q) Explotación de servicio de Sala de Espera exclusiva para pasajeros VIP
- r) Servicio de embalaje de equipaje

SOBRE TEMAS OPERATIVOS 2010-2014

Para Efectos ilustrativos se muestran algunos datos estadísticos que reflejan el comportamiento que ha tenido el AIJS, en relación con su operación:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 34 de 245

TABLA REAL DE PASAJEROS SALIENDO 2010-2013

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014
PASAJEROS	1,524,410.00	1,526,789.00	1,581,191.00	1,654,850.00	1,770,333.00

Los pasajeros durante el periodo del 2011 al 2014 crecieron en un promedio de un 4% anual

TABLA REAL DE OPERACIONES:

AÑO	2010	2011	2012	2013
OPERACIONES	32.422,00	31,875.00	31,888.00	31,301.00

Logros operativos 2010 -2014

- Cambio de todos los gafetes de los funcionarios que laboran en el AIJS, incluyendo cambio en imagen y medidas de seguridad adicionales.
- Plan de Apertura de Áreas. Salas 11 y 12, Puentes 4 y 5, Nuevo acceso de empleados a salas, Elevador de Carga. Apertura de nuevos mostradores en el lobby.
- Cambio de la empresa de seguridad complementaria. Definición y ejecución de Plan de Transición
- **Manual de Procedimiento Operativos:** Se logró la aprobación de los MPOs, correspondientes al OFGI, Volúmen 8, 9, 10, 11 y antes 13 (Seguridad), como parte de un Objetivo Estratégico establecido por el OFGI.
- Coordinación e implementación de presencia de personal de Policía Turística en el AIJS. Adecuación de espacio físico, comunicación y divulgación
- Revisión y aplicación de procedimiento de salida aeronave tipo Airbus 340-600 en la rampa remota.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 35 de 245

- Incorporación de nuevo puesto de seguridad en lotes del ALS
- Aplicación de planes de mejora operativos
 - Procedimiento para identificar y movilizar equipo ocioso en plataformas (circular CAA 115-11 Coordinación movimiento de equipo)
 - Cambio total de marchamos de identificación de vehículos y equipos
 - Cambio de equipos en parqueo principal
 - Cambio o traslado de oficina de identificaciones hacia la Terminal
- Mejoras en la operación del CTRM.
- Apertura posición número 2 para aeronaves código E y establecimiento de Procedimiento para la operación de aeronaves código E en posición número 2.
- Contratación de unidades de piso bajo para el servicio de traslado de pasajeros desde la terminal hasta las aeronaves y viceversa, con el fin de mejorar la facilitación para el pasajero durante el proceso de traslado desde/hacia una posición remota. Mejorar la percepción de los clientes (pasajeros y aerolíneas) con respecto al servicio de buses.



SERVICIO TERRESTRE AEROPUERTO - AERIS

BUS AEROPUERTO TIPO: "LOW FLOOR"

Marca	Novabus	Cilindrada	8300 c.c.
Estilo	LPS	Cilindros	6
Año	2007	Potencia	150kw
Moto	Cummins	Color	Blanco
Combustible	Diesel	Tracción	4x2



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 36 de 245

- Puesta en operación de la oficina de Identificaciones a la Terminal, con el fin de mejorar la atención a los usuarios y el servicio a los empleados del Aeropuerto.
- Atención y control de focos de atracción de fauna para minimizar los riesgos a la aviación mediante las siguientes actividades:



- Eliminación de fuentes de agua. Se coordina la eliminación de aquellas fuentes de agua, con el fin de disminuir la presencia de aves en las inmediaciones del aeropuerto

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 37 de 245



- Implementación de un equipo sonoro en el perímetro del aeropuerto. Este artificio sonoro se activa en horas de la mañana y se mantiene hasta horas de la tarde, el mismo se coloca en diferentes lugares del perímetro interno del aeródromo.



- Apertura nuevo plantel Recope. Traslado de Recope a las nuevas instalaciones

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 38 de 245



- Preparación para la certificación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
- Atención de auditoría AGA (aeródromo) de la OACI.
- Visita de auditores de la TSA al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
- Entrada en operación pasillos estériles. 7 de diciembre 2012.
- Gestión del cambio para la operación del sector de llegadas internacionales y la nueva banda numero 5
- Se colocó una estación Metereológica, con el fin de suministrar información más confiable.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 39 de 245



- Mejoras al parqueo principal del AIJS.
 - Habilitación de ingreso y salida de vehículos en el nivel superior del parqueo principal
 - Colocación de dos cajeros automáticos, y caseta de pago adicional
 - Construcción de nueva oficina
 - Habilitación de salida adicional de vehículos en el nivel inferior
 - Mejoras en la rotulación
 - Construcción de nuevos servicios sanitarios, más amplios y renovados



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 40 de 245



- Gestión operativa para la atención de los vuelos de Nature Air en el AIJS



- Acera peatonal desde Terminal Principal hasta Edificio de Aduanas.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 41 de 245

- Se sustituyó la barredora por un equipo nuevo, esto vino a solventar una gran necesidad en el AIJS, ya que el equipo viejo no tenía repuestos y pasaba constantemente fuera de servicio, con las consecuencias que esto conlleva en cuanto a la seguridad operativa de las aeronaves



- Enero 2014. Puesta en marcha de nueva rotulación de lado aéreo.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 42 de 245

Por otra parte, a partir de la segunda quincena de diciembre 2012, con el objetivo de aumentar la capacidad del espacio aéreo y de la infraestructura de pista, calle de rodaje y plataforma internacional, entraron en operación una serie de procedimientos de aproximación, aterrizaje y despegue basado en navegación satelital (GPS), los cuales entre otras cosas permitirán hacer las maniobras de vuelo hacia y desde al aeropuerto, más eficientes, directas, económicas, con ascensos y descensos continuos y amigables con el ambiente. Esta tecnología de punta llamada navegación basada en el performance de la aeronave y de la tripulación (PBN, por su siglas en inglés), posibilita que el logro más importante sea el de contar una aproximación por instrumentos a la pista 25, la cual por las limitaciones orográficas que tiene, no ha permitido que con ayudas de navegación basadas en tierra se pudiera realizar. Este tipo de procedimientos de vuelo, nos pone en la vanguardia en la región y nos eleva el nivel de competitividad.

Por último, vale la pena mencionar que el esfuerzo que realiza el OFGI en materia de fiscalización de cada uno de los servicios que se brindan el AIJS, han coadyuvado a que el Aeropuerto se haya ubicado durante 5 años consecutivos dentro de los primeros lugares del área Latinoamericana, en cuanto a la calidad del servicio.

ASUNTOS FINANCIEROS 2010-2014

En lo que respecta al tema Financiero nos permitimos presentar cual ha sido el comportamiento de los ingresos del Proyecto del AIJS y pasajeros salientes, en el periodo 2010-2014.

Pasajeros Salientes AIJS	2010	2011	2012	2013	2014	Periodo del 2010 al 2014
	1,560,435	1,554,360	1,608,700	1,684,681	1,770,333	8,178,509
	2010	2011	2012	2013	2014	
Ingresos Totales	\$ 61,811,691.77	\$ 66,170,730.28	\$ 74,360,245.33	\$ 75,380,509.81	\$ 82,005,367.13	\$359,728,544.32
Ingresos CETAC	\$ 32,092,206.36	\$ 30,344,873.73	\$ 33,725,009.04	\$ 33,327,849.99	\$ 36,120,469.28	\$165,610,408.40
Ingresos AERIS	\$ 29,390,326.93	\$ 35,489,306.81	\$ 40,296,015.01	\$ 41,685,663.64	\$ 45,514,290.64	\$192,375,603.03

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, tanto la cantidad de pasajeros salientes como los ingresos mantuvieron durante ese periodo una tendencia de crecimiento, que en el caso de los ingresos mantuvieron incrementos promedios del 7% anual.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

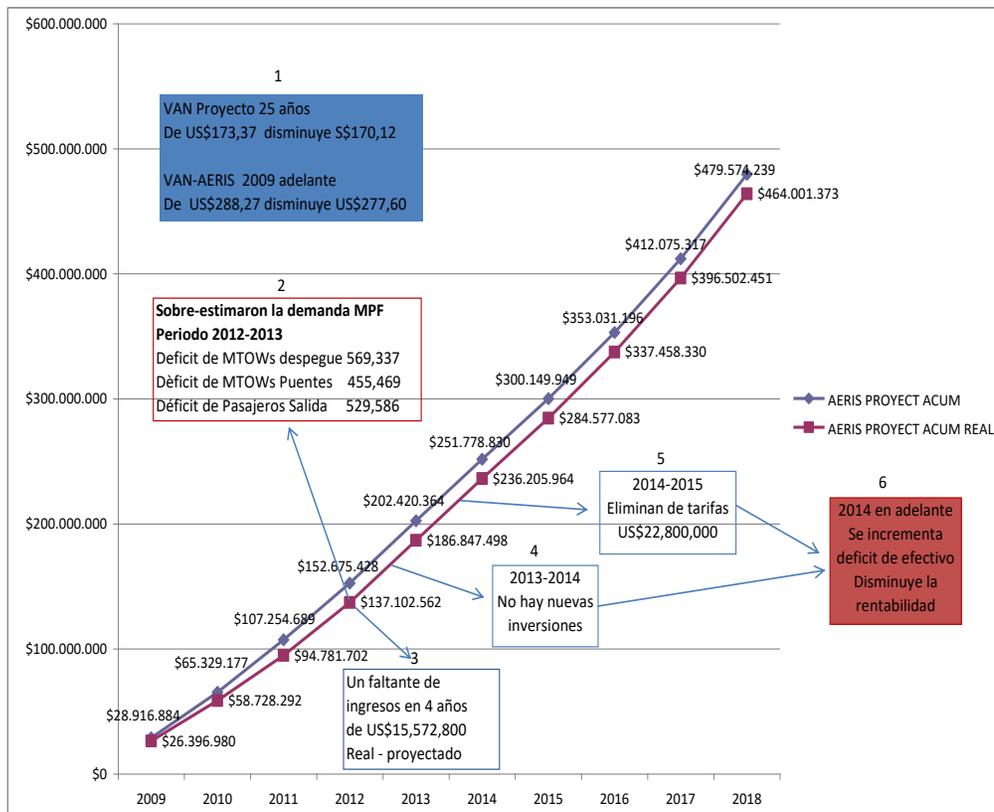
Página 43 de 245

De los ingresos totales que genera el AIJS, entre un 40 y un 45% le corresponde al CETAC

De conformidad con un análisis comparativo, entre las proyecciones del modelo Financiero del CGI vrs. Ingresos reales, se pudo visualizar que hay una sobre estimación en la demanda proyectada del Modelo Financiero, ya que entre 2012 y 2013 existe un déficit de las siguientes variables:

- MTOWs despegue 569,337
- MTOWs Puentes 455,469
- Pasajero Salida 529,586

Tal y que se muestra en el siguiente gráfico:



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 44 de 245

En el Modelo financiero se proyectó para el 2012 unos ingresos acumulados de \$152.254.689,00, sin embargo, solamente se lograron \$137.102.562,00, arrojando un déficit acumulado de \$15.572.800.

Con el agravante de que:

- En el 2013 no se trasladaron nuevas obras a tarifas.
- En el 2014 solamente se trasladaron a tarifas la suma de \$5.862.510,00, de los cuales \$3.371.190,00 corresponden al CETAC por ser una inversión pagada por el Consejo; y además, se elimina de tarifas la suma de \$22.800.000,00, por ser proyectos que cumplieron los 10 de amortización.
- Situación que repercutió en una disminución de la rentabilidad del proyecto, lo cual se puede observar a la hora de calcular el VAN del proyecto:

El Van del Proyecto a 25 años disminuye de \$173,37 a \$170,12.

Por otra parte, es importante señalar que por medio del Sistema de Gestión de Calidad, y la Certificación en ISO 9001 se han implementado procedimientos financieros, que nos han permitido fiscalizar de una manera secuencial y con mejores resultados, los ingresos facturados por el Gestor en la prestación de los servicios aeroportuarios, y comerciales del AIJS, lo cual incluye:

- Revisión de toda la facturación mensual aeroportuaria.
- Revisión y conciliación de los pasajeros e impuestos de salida en conjunto con la Unidad de Control de Calidad de Migración.
- Revisión de la facturación comercial del AIJS.
- Revisión de los M2 de la terminal, facturados a los concesionarios.
- Revisión de la facturación de combustible a RECOPE, parqueos, cargas y gafetes.
- Revisión de las liquidaciones quincenales y mensuales del fideicomiso

Situación que es confirmada por la Auditoría Interna en el Informe No. AI-02-2014, denominada, "Evaluación Financiera y Operativa en el Fideicomiso que Mantiene el Consejo Técnico de Aviación civil, con el Banco de Costa Rica."

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 45 de 245

La aplicación adecuada de los procedimientos de fiscalización nos ha ayudado a identificar errores cometidos por el Gestor, y por ende a recuperar ingresos dejados de facturar, como por ejemplo:

- Alimentos del Rey US\$471.837.36
- Impuestos de Salida de Continental US\$21.370.51
- Diferencias en M2 no facturados por el Gestor a los cuales se les procedió a realizar el ajuste correspondiente en la facturación.

Adicionalmente se realizaron las gestiones para recuperar el monto de \$ 9.981,33 correspondiente al restablecimiento del equilibrio económico del CGI, que fuera cancelado de más por parte de la DGAC al Gestor, en la primera quincena del mes de diciembre del 2009, y el monto de \$70.320,90 (principal más intereses) correspondiente a lo girado de más en el primer restablecimiento del equilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada, que fuera cancelado por parte de la DGAC al Gestor en la segunda quincena del mes de octubre 2003

Se tramitaron las petitorias tarifarias, 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015.

Sobre la metodología aplicada por ARESEP a tarifas del lado aéreo, es importante indicar, que la ARESEP ha venido aplicando en gran medida la metodología del contrato de gestión del AIJS, quedando principalmente por resolver el punto referente a la no aceptación por parte de la ARESEP, del traslado a tarifas, de los Fondos de Desarrollo de Aeropuertos Nacionales y Fondo Desarrollo Futuro Aeropuerto Internacional, contraviniendo lo expresado en el contrato de Gestión Interesada del AIJS.

OBRAS 2010-2014

Inversiones Aeropuerto Internacional Juan Santamaría Durante el periodo mayo 2010- febrero 2014

Como parte del proceso de infraestructura y las obligaciones contractuales establecidas en el CGI, se muestra un resumen sobre las obras ejecutadas durante el periodo indicado, para lo cual se separamos por año:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 46 de 245

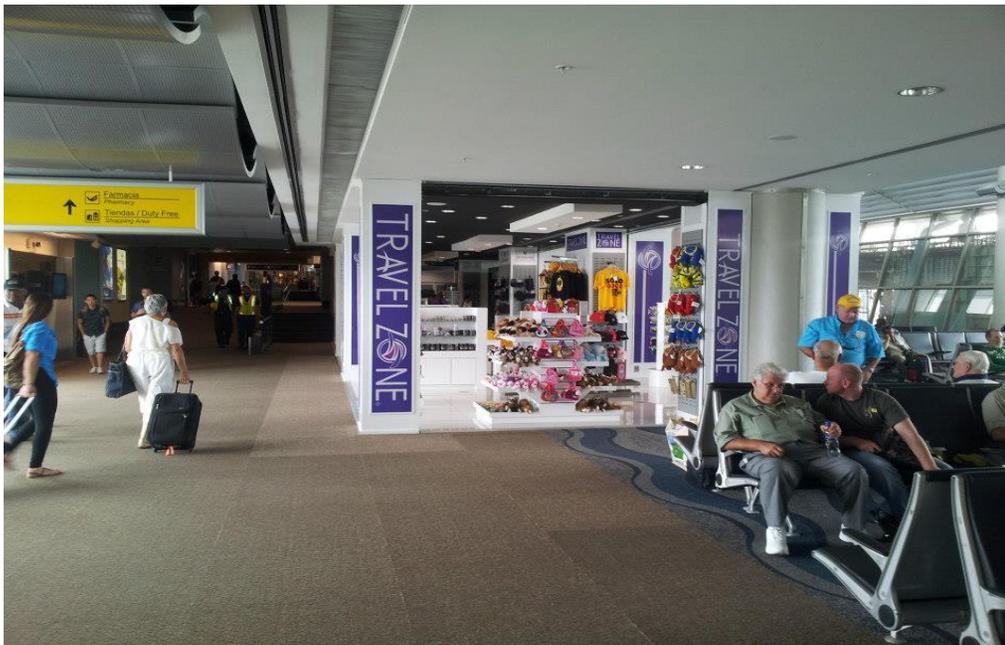
AÑO 2010

- **Salas de Abordaje D y E, Obra concluida y en operación. Inversión \$3.386.826,36.**

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

El Consejo Técnico mediante artículo 09 de la sesión extraordinaria 54-2010 del 5 de noviembre del 2010, aprobó la puesta en Servicio.

Con estas obras se logró mejorar el nivel de servicio tanto en calidad como en confort para los pasajeros, así como unificar la propuesta arquitectónica del aeropuerto.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 47 de 245

➤ **Edificio Soporte Mecánico. Obra concluida y en operación. Con un Precio tope de \$183.617,83.**

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

El Consejo Técnico mediante artículo 09 de la sesión extraordinaria 54-2010 del 5 de noviembre del 2010, aprobó la puesta en Servicio.

Con estas obras se logró mejorar el nivel de servicio tanto en calidad como en confort para los pasajeros, así como unificar la propuesta arquitectónica del aeropuerto. Esta edificio incorporó un modulo de baños para servir a los bloques E y F.

➤ **Puentes Fijos 4 y 5. Obra concluida y en operación. Precio tope aprobado. \$243.553,33.**

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

El Consejo Técnico mediante artículo 09 de la sesión extraordinaria 54-2010 del 5 de noviembre del 2010, aprobó la puesta en Servicio.

Con estas obras se logró mejorar el nivel de servicio tanto en calidad como en confort para los pasajeros, así como unificar la propuesta arquitectónica del aeropuerto.

➤ **Puentes de Abordaje 4 y 5. Obra concluida y en operación. Precio tope Aprobado \$725.642,00.**

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

El Consejo Técnico mediante artículo 09 de la sesión extraordinaria 54-2010 del 5 de noviembre del 2010, aprobó la puesta en Servicio.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 48 de 245

Con estas obras se logró mejorar el nivel de servicio tanto en calidad como en confort para los pasajeros, así como unificar la propuesta arquitectónica del aeropuerto

AÑO 2011

- **Sustitución del cable eléctrico en los Bloques A y B**, costo \$300.000,00.

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

El Consejo Técnico mediante artículo 5 de la sesión ordinaria 75-2011 del 3 de octubre del 2011 aprueba la recepción definitiva de los trabajos de sustitución del referido cable eléctrico.

- **Reparación Calle de Rodaje Delta**, entre tramo Alfa 1 y Bravo, con un costo de \$707.229,19.

Fue parte de los incumplimientos de Alterra, que Aeris dentro del Plan de Remediación debió cumplir.

La Recepción provisional y puesta en servicio fue aprobada por el CETAC mediante artículo 09 de la sesión extraordinaria 99-2011, del 20 de diciembre 2011

- **Orden de Cambio 35-11, “Área para Inspección de Equipaje en Tránsito, Mobiliario y Equipo”**.

La Recepción provisional y puesta en servicio fue aprobada por el CETAC mediante artículo 10 de la sesión extraordinaria 90-2011, del 22 de noviembre de 2011.

Inversión: \$113.262,99. Costo pagado directamente por el CETAC.

AÑO 2012

- **Rehabilitación de la superficie de Pista 07/25**, (Item 109^a, Plan Maestro 2011).
Obra concluida y en operación. Inversión: \$1.681.533,92.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 49 de 245



La Recepción provisional y Puesta en servicio fue Aprobada por el CETAC en la sesión ordinaria 05-2013 del 21 de enero del 2013.

Se realizó un recarpeteo del área de toma de contacto de las aeronaves en la pista 07 de 9000 metros cuadrados, con lo que se logra una mejor condición de frenado en dicha zona mejorando la seguridad operacional. En el resto de los 3012 metros se aplicó una emulsión “rejuvenecedora” que de igual forma permite que las condiciones de frenado y rozamiento de la pista mejoren sustancialmente; todo además de haber hecho una pintura total de la misma.

➤ **Mantenimiento mayor 39-12, “Pavimentación Bahía 25”,**

La recepción provisional y puesta en Servicio fue aprobada por el CETAC el día 21 de enero de 2013. Inversión: \$457.553,08.

Este trabajo era necesario en virtud de la necesidad de mejorar el estado de la superficie de rodamiento de la Bahía 25, en el extremo este de la pista 07/25, dado

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 50 de 245

que presentaba un estado de deterioro importante el cual requería la intervención inmediata (sustitución de carpeta) de manera que mejore las condiciones operativas en esta facilidad. Y se ha agravado con la operación de aviones tipo E, como el de Iberia, que al llegar a este punto y tener que girar 180 grados para despegar, deben pivotar frenado uno de los grupos de ruedas, causando una torsión y un esfuerzo grande sobre el pavimento.

Por la operación de este tipo de aeronaves, también los trabajos de ampliación de los espaldones del conector Alfa se han tornado una necesidad; el contrato estableció la reconstrucción de los espaldones, considerando aviones clase "C", los cuales requieren un ancho de 7.5 metros. En la actualidad y debido a que las operaciones de aeronaves de mayor envergadura pueden estacionarse en la posición de parqueo N°2, se utiliza mucho el conector (o calle de rodaje) alfa, para desalojar la pista e ingresar a la calle de rodaje Delata o viceversa; los espaldones de 7.5 metros de Alfa resultan insuficientes para un avión como el de 340-600 y sus cuatro turbinas, en especial las dos turbinas exteriores viajan fuera del pavimento y ocasionan que se suelte mucha piedrilla del "FOD". Es por esta razón que se requería dar una mejora a la operación con este tipo de aeronaves al menos en este sector crítico y llevar este ancho de 7.5 a los 10.5 metros que recomienda el Anexo 14 de la OACI para aviones tipo E, en ambos lados del conector.

➤ **Mantenimiento Mayor 36-11, "Mejoras a la Planta Tratamiento de AIJS",**

Obra concluida con una Inversión de: \$435.458,52.

La recepción Provisional fue aprobada por el CETAC mediante artículo 5 de la sesión 59-2012.

El objetivo principal de estos trabajos fue el de cumplir con las regulaciones ambientales requeridas por las autoridades competentes, así como para aumentar la capacidad instalada y satisfacer la demanda creciente de utilización de esta Planta de Tratamiento.

Adicionalmente, el Ministerio de Salud giró una resolución ministerial como acto final en diciembre de 2010 mediante la Orden Sanitaria CZ-141-2010 a COOPESA, al CETAC y a AERIS para disponer sanitariamente las aguas

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 51 de 245

residuales que convergen en el tanque séptico, con lo cual se logró finiquitar la referida orden.

➤ **CORREDORES ESTÉRILES, (Item 202, Plan Maestro 2011).**

La recepción provisional fue aprobada por el CETAC el día 04 de diciembre de 2012. Inician operación viernes 07 de diciembre 2012. Inversión: \$4.545.835.00.

Los que han tenido la oportunidad de utilizar el Juan Santamaría, han comprobado la excelencia en calidad y comodidad con que la construcción de los pasillos estériles o de separación de los flujos de llegada y de salida de los pasajeros se hizo. Con estos pasillos además de cumplir con total cabalidad con la normativa internacional en materia de seguridad aeroportuaria establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), nos ponemos en posición de privilegio respecto a nuestros competidores directos en cuanto a aeropuertos como El Salvador y Panamá, quienes en ese momento no habían tomado la decisión de construir o no dichas facilidades. Considero que en esta materia todos, Líneas Aéreas, Aeris y el Cetac, hemos hecho un gran esfuerzo para cumplir y con la puesta en funcionamiento de estos pasillos, tener un poco menos de presión en cuanto a los controles que se han tomado, y dejar que las separación de flujos cumpla precisamente con su cometido.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 52 de 245

- **Remodelación y Extensión de Área de Reclamo de Equipaje**, (Item 203, Plan Maestro 2011).

El CETAC mediante artículo 3 de la sesión extraordinaria 104-2012 del 13 de diciembre 2012 aprobó la recepción Provisional y Puesta en Servicio de al primera Fase del proyecto (nuevo carrusel).

Mediante artículo 5 de la sesión ordinaria 19-2013 del 11 de marzo 2013, aprobó la recepción Provisional y Puesta en Servicio de la segunda Fase del proyecto.

Y mediante artículo 10 de la sesión ordinaria 64-2013 del 23 de setiembre 2013 aprobó la recepción Provisional y Puesta en Servicio de la tercera y última Fase del proyecto.

El proyecto se encuentra concluido en su totalidad y en operación, con su nueva área de salida internacional. Inversión: \$3.124.118,13.

Se trasladó a tarifas 2013-2014 el monto de \$1.654.384,94, correspondiente a la primera Fase.

En la petitoria Tarifaria 2014-2015 se trasladó el saldo pendiente correspondiente a la segunda y tercera fase.

El 28 de noviembre 2013 se realizó la inspección para la recepción definitiva.

Tal vez el logro más perceptible para los usuarios del Juan Santamaría, es la ampliación del área de reclamo de equipaje, en el cual se instaló un nuevo carrusel para recoger el equipaje. Este nuevo carrusel es de mayor tamaño que los otros y tiene capacidad para atender las aeronaves tipo E, como los que opera Iberia en la actualidad y que son para más de 300 personas. Esto ha venido a descongestionar y agilizar el área de reclamo de equipaje en forma sustancial, además de que junto a este obra se ha acondicionado el área de espera de pasajeros, la cual tiene otra orientación y que ha permitido contar con un área de comidas y de espera mucho más cómodas y seguras que las anteriores, que hace que la espera de los seres queridos sea menos agresiva.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

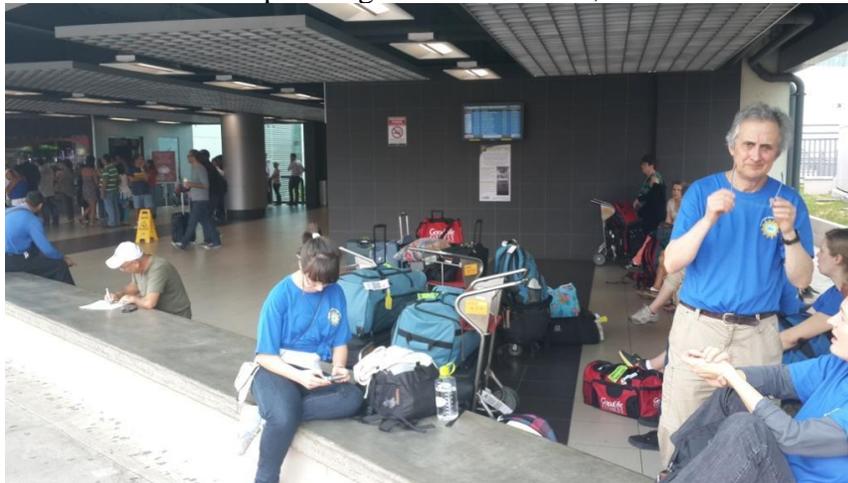
Referencias: N/A

Página 53 de 245

Nuevo carrusel #5



Nueva área de espera llegada internacional, en ese entonces.



➤ **Orden de Cambio 42-12: “Equipo y Mobiliario para Inspección de Pasajeros y equipaje en Transbordo”**

El Equipo y mobiliario se encuentra debidamente instalado y en operación.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 54 de 245

La Recepción provisional y puesta en servicio fue aprobada por el CETAC mediante artículo 4 de la sesión extraordinaria 100-2012, del 04 de diciembre de 2012. Inversión: \$340.579,20.



El objeto de esta orden de Cambio fue adquirir el mobiliario y equipo necesario para el funcionamiento de las áreas de inspección y procesamiento de equipaje de transbordo, así como el nuevo filtro de seguridad de inspección de pasajeros en tránsito y su equipaje de mano integrado a los corredores estériles, con el fin de satisfacer las directrices y recomendaciones de la OACI en cuanto a la separación del flujo de pasajeros entrantes y salientes en las salas de abordaje del AIJS.

Con esta Orden de Cambio se adquirieron los equipos para las nuevas áreas de filtros de seguridad, dentro de lo que se incluye, las máquinas del sistema de inspección de rayos X, los arcos detectores, las mesas para los monitores de chequeo, los módulos de mesas y rampas con rodillos, los proyectores de imágenes, los detectores manuales de metales y equipos de detección de Trazas de Explosivos, tanto para el filtro de seguridad de inspección de los pasajeros en conexión y su equipaje de mano, como para el área de inspección de los pasajeros en conexión y su equipaje de mano, como para el área de inspección de equipaje en transbordo.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 55 de 245

➤ **Orden de Cambio 34-11: “Área para Pasajeros con Problemas Migratorios”.**

La Recepción provisional y puesta en servicio fue aprobada por el CETAC mediante artículo 8 de la sesión 24-2012. Inversión: \$41.348,74.

La necesidad de habilitar un espacio dentro de la terminal con las condiciones necesarias para la estancia prolongada de pasajeros con problemas migratorios, surge con fundamento en el recurso de Hábeas Corpus tramitado por la Sala Constitucional, bajo el Voto N° 10328-06 (Exp 06-008194-0007-CO), que ordenó a la Dirección de Migración a proveer este espacio en el AIJS.

AÑO 2013

➤ **Orden de Cambio 40-12, “Nueva Subestación Eléctrica del Lado Aéreo, Inversión Tope: \$ 5.049.782.92.**

El 29 de julio 2013 se procedió a la inspección física para la recepción provisional y puesta en servicio de una primera fase.

El CETAC en la sesión ordinaria 54-2013 del 26 de agosto 2013 acuerda que se incluya dentro de esta Orden de Cambio los rótulos luminosos de la rampa remota, y por ende se amplía el plazo de la obra.

En la sesión ordinaria 64-2013 del 23 de setiembre del 2013, el Consejo Técnico de Aviación aprobó la recepción provisional y Puesta en servicio de la I fase, con un costo de \$ 3.943.562,94

En virtud de que la instalación de los rótulos luminosos de la Rampa de Carga, dependía de la conclusión del proyecto de construcción de la Rampa Remota a cargo de la empresa Meco, bajo la dirección de la DGAC, y que de conformidad con el cronograma que se dispone para ese proyecto, se estaría concluyendo el 16 de abril 2014 (miércoles Santo), el Consejo Técnico acordó prorrogar el plazo de ejecución de la Orden de Cambio 40-12 "Subestación Eléctrica del Lado Aéreo y Obras Complementarias del AIJS, hasta el 23 de mayo 2014, sin omitir considerar el hecho de que, cualquier retraso adicional en las obras de rampa remota podría afectar la conclusión de estas obras.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 56 de 245

Con la nueva subestación se pudo desechar y sustituir todos los equipos que ya sobrepasaron su vida útil por una tecnología de punta, mucho más eficiente, con mayor calidad y respaldo, lo que permitirá dar tranquilidad de que las luces del lado aéreo estarán correctamente conectadas y respaldadas.

El alcance de la obra consistió en forma generalizada a:

- Construir un nuevo edificio de subestación eléctrica, lado aéreo. (obra civil y electromecánica)
- Readequación del sistema principal de mediana tensión del AIJS.
- Rótulos iluminados del Campos Aéreo.

Edificio subestación



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 57 de 245

Equipo subestación



Rótulos luminosos



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 58 de 245

- **Mantenimiento Mayor N°43-12 “Sustitución de Chiller de agua helada edificio terminal del AIJS”. Inversión: \$ 361.057,86.**

El CETAC mediante artículo 07 Sesión ordinaria 38-2013 aprobó la Recepción Provisional y puesta en Servicio.

El objetivo de dicha obra consiste en desarrollar mayor seguridad operacional en términos del aire acondicionado de la Terminal, debido a que las dos unidades existentes datan de hace más de trece años de servicio y en virtud de que una de las unidades se dañó al punto de tener que remplazarla. Por lo que, lo más prudente es remplazar esta unidad dañada por una nueva, con el fin de mantener redundancia en las unidades de manera que una sirva de reserva, repuesto y redundancia en caso de que la otra se dañe; por otro lado, no es posible ni compatible que la unidad que se encuentra funcionando sirva por si sola- sin unidad de respaldo- ya que si la otra unidad se daña, la Terminal se queda sin aire acondicionado hasta que se repare o restablezca dicha unidad dañada.

Chiller



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 59 de 245

Tubería del Chiller



- **Ordende Cambio 41-12: Sistema de Protección contra incendio en fachadas de Bloques C, D, E y F. con un precio tope de \$281.680,44.**

El CETAC aprobó la Recepción provisional y Puesta en Servicio en la sesión Extraordinaria 08-2014 del 30 de enero del 2014.

El desarrollo de esta orden de cambio surge principalmente por la necesidad de integrar todo el sistema protección contra incendios sobre todas las fachadas externas de los bloques de las salas de abordaje, donde hoy día sólo existen en aquellas salas de abordaje que cuentan con Corredores Estériles (Bloques A y B), para así contar con todo un sistema de protección contra incendio sobre la parte externa del edificio del AIJS, que minimice el riesgo hacia los pasajeros ante un eventual caso de incendio en las rampas de aeronaves, que pueda ser ocasionado por un derrame de combustible, ya que es en estos lugares donde se manejan y llevan a cabo las acciones de carga de combustible a las aeronaves.

El alcance de la obra consiste en forma generalizada en el suministro e instalación de un nuevo sistema de diluvio para las fachadas existentes de vidrio en los bloques C, D, E y F, de tal forma que se termine de cubrir y proteger las fachadas no incluidas en el Plan de Remediación y en el proceso de construcción de los Corredores Estériles.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 60 de 245

- **Mantenimiento Mayor 44-13: “Sustitución de la Bomba principal del Sistema Húmedo de supresión de Incendio del Edificio Terminal del AIJS”. El precio Tope es de \$206.650,27.**

Mantenimiento debidamente concluido.

El CETAC aprobo la Puesta en Servicio en la sesión Extraordinaria 08-2014 del 30 de enero del 2014.

Según el Gestor estas son las justificaciones del Mantenimiento Mayor:

- 1- La bomba con que actualmente cuenta el sistema húmedo contra incendio de la terminal y que fue instalada hace más de 14 años, sufrió un desperfecto mecánico, lo que causó que el sistema de bombeo saliera de funcionamiento. El desperfecto fue causado por el deterioro profundo de los tornillos que sostenían una de las bridas (flanger) de las etapas de la bomba.
- 2- A la fecha el edificio terminal no cuenta con el sistema de supresión húmedo contra incendio, siendo una situación de alto riesgo, por lo que se han tomado por parte del Gestor todas las previsiones operacionales y de coordinación requeridas. No obstante, se requiere la inmediata reparación de la unidad. Por ello paralelamente con el fin de cumplir el Gestor con los requerimientos y necesidades del sistema húmedo contra incendio del AIJS y considerando futuras expansiones de área de la terminal y la colocación a futuro cercano del sistema de diluvio, se vio la necesidad de colocar un sistema de bombeo con mayor capacidad de presión y de flujo de agua que la que actualmente tiene la terminal.
- 3- El Gestor ve la necesidad de solicitar el reemplazo de la bomba dañada por una de mayor capacidad; sin embargo, tomando en cuenta la necesidad de que este sistema de incendio tenga cierta redundancia y poder mantener protegida la terminal en este tipo de situaciones, propone reparar la bomba que se dañó y reinstalara en paralelo a la nueva , para que así se cuenta con un segundo sistema que quede de respaldo.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 61 de 245

Motor



Bomba



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 62 de 245

AÑO 2014. Proyectos que en ese momento se encontraban en proceso de construcción.

- **Orden de Cambio 46-13: “Modificación del alcance de la Expansión de las Salas de Abordaje al Este en el PM 2011”. Precio tope aprobado. \$19.382.554,00**

El Gestor presentó el viernes 20 de setiembre, el Paquete de la Orden de Cambio para revisión y análisis del Órgano Fiscalizador.

El proyecto consiste en una nueva sala de abordaje con dos puestos de contacto (puentes de abordaje) a las aeronaves, ya sea para dos tipo A-320 o bien B-737 (150 pasajeros) o uno de fuselaje ancho tipo A-340 (300 pasajeros) en el sector este del edificio terminal, y que será conocido como bloque “G”, la cual tendrá una capacidad de 300 pasajeros.

Mediante artículo 18 de la sesión extraordinaria 77-2013 del 19 de diciembre del 2013, el CETAC aprobó la Orden de Cambio. Y mediante el artículo 19 de la misma sesión aprobó el Anteproyecto Conceptual.

Durante el 2014 se ejecuta un avance importante del proyecto, pero se concluye en el 2015

- **Edificio Comercial. Precio tope aprobado. \$3.544.685,00**

El Gestor mediante oficio GO-IC-13-754 del 8 de noviembre 2013 somete a conocimiento y aprobación del OFGI el referido proyecto.

En la sesión extraordinaria 08-2014 del 30 de enero 2014, el CETAC aprobó la Orden de Cambio 48-14 del Edificio Comercial, así como el Anteproyecto Conceptual, a ejecutarse en un plazo de 10 meses.

Dicho proyecto no se encontraba dentro del Plan de Inversión, referido al Plan Maestro. Por lo que será financiado directamente con recursos del Gestor, fuera del Plan de Inversión.

Durante el 2014 se ejecutó un % importante e la obra, pero se concluye en el 2015

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 63 de 245

- **Mantenimiento Mayor N° 45-13: "Reparación de juntas de losas de concreto del parqueo principal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría". Precio tope US\$93,644.24**

El Gestor Interesado del AIJS mediante oficio GO-IC-13-435 remite al Órgano Fiscalizador solicitud de aprobación.

El CETAC en su artículo 7 de la sesión extraordinaria 71-2013, del jueves 28 de noviembre 2013, aprueba el referido proyecto.

El Consejo Técnico de Aviación Civil en el mes de noviembre 2014, aprobó la Recepción Provisional para el Mantenimiento Mayor 45-13 "Reparación de Juntas de losas de concreto del parqueo principal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"; la cual según los análisis realizados ha sido desarrollada a entera satisfacción de las disposiciones 3.1 y 3.3 del Apéndice E del CGI.

- **Actualización del Plan Maestro**

Actualización Plan Maestro

Este era uno de los incumplimientos del Gestor (Alterra), que debió ser atendido dentro del Plan de Remediación, por parte de Aeris.

El Gestor presentó ante el CETAC la actualización del Plan maestro el 31 de agosto del 2010.

Dicho documento fue analizado y revisado por una Comisión Multidisciplinaria nombrada para tal efecto.

La Comisión emitió su recomendación final al CETAC el 13 de junio del 2011.

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo sexto de la Sesión Ordinaria 43-2011 del 16 de junio del 2011 aprobó la actualización del Plan Maestro.

Luego, mediante artículo undécimo de la sesión ordinaria 57- 2011, del 3 de agosto del 2011 el CETAC, acuerda, aprobar el Capítulo 6 Plan de Implementación del PM

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 64 de 245

2010, donde se incluyen las modificaciones y ajustes a las obras presentadas en la Tabla 1, Lista Completa de Proyectos y Responsabilidades de ejecución.

Además, aprueba los Precios Tope y el cronograma de ejecución de obras descritas en la Tabla 2. Plan de Implementación del Plan Maestro 2011.

➤ **Reubicación de RECOPE**

Adicionalmente, es importante rescatar el traslado de las instalaciones de Recope, las cuales estaban localizadas justo al final del edificio terminal en su constado oeste, que además de dejar de representar un riesgo en caso de algún tipo de conflagración por su cercanía con la misma, permite dar un paso más en cuanto a la eliminación de edificaciones que permitan la ampliación del edificio terminal hacia el oeste.

Recope se trasladó en nuevas instalaciones de tecnología de punta y seguridad ubicadas al oeste de las instalaciones de Terminales Santamaría, en terrenos que le fueron cedidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil para tal efecto.

➤ **Reubicación de COOPESA**

Esta obligación es una responsabilidad contractual del Consejo Técnico de Aviación Civil. En el 2014 el CETAC adjudicó el concurso licitatorio a uno de los oferentes. El proyecto incluye diseño y ejecución, razón por la cual se esperaba que para el 2016 Coopesa se encontrara debidamente reubicado.

➤ **Condiciones ambientales de terrenos del AIJS. Dr. Allan Astorga.**

- Se diseñaron los Protocolos de Remediación para los terrenos ocupados por Recope, Coopesa y otros predios del AIJS, de conformidad con la Norma Alberta –Canadá.
- Se remediaron ambientalmente los terrenos de Recope
- Se deben remediar ambientalmente los terrenos de Coopesa, una vez que se traslade al nuevo Hangar.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 65 de 245



➤ **Rampa Remota AIJS.**

Esta obra es ejecutada por la DGAC, ya que la misma dentro del Contrato de Gestión Interesada (CGI) se había excluido como responsabilidad del Gestor, en virtud de que si bien era una obra que se contemplaba dentro del Plan Maestro original, la misma fue ejecutada por la DGAC, previo a que entrara en ejecución el CGI. Por lo que el Gestor lo único a que se obligaba era al pago de la suma de \$1,150,000.00. En estudios realizados por el Gestor se determinó que la misma no reunía las condiciones de calidad requeridas, por lo que la misma se deterioró sumamente rápido y obligó a la DGAC a tener que asumir la reconstrucción de la misma.

CUADRO RESUMEN DE OBRAS 2010-2014

PROYECTO	ESTADO	COSTO \$
	AÑO 2010	\$4.539.639,52
Salas de Abordaje D y E	Concluido	\$3.386.826,36.
Edificio Soporte Mecánico (E-F)	Concluido	\$183.617,83
Puentes Fijos 4 y 5	Concluido	\$243.553,33
Puentes de Abordaje 4 y 5	Concluido	\$725.642,00
	AÑO 2011	\$1.120.492,18
Sustitución del Cable Eléctrico en Salas A y B	Concluido	300.000,00

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 66 de 245

Reparación Calle de Rodaje Delta	Concluido	707.229,19
Área para Inspección de Equipaje en Tránsito, Mobiliario y Equipo”,	Concluido	113.262,99
	AÑO 2012	\$10.629.853,39
Rehabilitación de la Superficie de Pista 07/25	Concluido	1.681.533,00
Mantenimiento Mayor “Pavimentación Bahía 25”	Concluido	457.553,08
Mantenimiento Mayor, “Mejoras a la Planta de Tratamiento del AIJS”	Concluido	435.458,52
Corredores Estériles	Concluido	4.545.835,00
Remodelación y Extensión de Área de Reclamo de Equipaje	Concluido	3.124.118,13
Equipo y Mobiliario para inspección de Pasajeros en Tránsito.	Concluido	344.006,92
Área para pasajeros con Problemas Migratorios	Concluido	41.348,74
	AÑO 2013	\$5.918.177,49
Nueva Subestación Eléctrica del Lado Aéreo	concluido	\$ 5.049.782.92
Sustitución Chiler de Agua Helada Edificio Terminal	Concluido	361.057,86
Sistema de Protección de Fachadas Bloques C, D, E y F	Concluido	281.680,44
Sustitución de la Bomba del Sistema de supresión de Incendio del Edificio Terminal	Concluido	225.656,27
	AÑO 2014	\$24.909.032,37
Expansión Salas de Abordaje este, Bloque G	Durante el 2014 estuvo en proceso	\$19.382.554,00
Mantenimiento Mayor N° 45-13: "Reparación de juntas de losas de concreto del parqueo principal del	Mantenimiento realizado en el 2014	US\$93,644.24

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 67 de 245

<i>Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".</i>		
Edificio Comercial.	Durante el 2014, se mantuvo en proceso	3.544.685,00
TOTAL INVERSIÓN		\$ 22.301.806,82

Considero que los resultados obtenidos durante el periodo 2010-2014 fueron sumamente positivos, porque se logró fortalecer el OFGI, se finiquitaron los incumplimientos contractuales en que incurrió Alterra Partner Costa Rica, se ha fortalecido el sistema de Gestión de Calidad del OFGI, el Gestor muestra una actitud de compromiso por cumplir con sus obligaciones en todas las áreas, incluyendo la constructiva, los niveles del servicio han sido premiados durante cinco años consecutivos, entre otras cosas.

Sin embargo, en ese momento quedaban asuntos pendientes de resolverse al 2014, los cuales enumero a continuación:

Temas Pendientes al final del 2014:

1. Traslado Coopesa y Taller de Mantenimiento de Taca. (Se debe definir a donde se trasladará TACA MANTENIMIENTO).
2. Recuperación de monto por morosidad de VIP. Este concesionario tiene una cuenta por cobrar importante y un arreglo de pago que ha incumplido, razón por la cual estamos realizando las gestiones para recuperar la porción de los ingresos que le corresponden al CETAC.
3. Comedor de empleados del AIJS. Se debe instruir al Gestor para que dentro del edificio comercial, en la planta baja, se diseñe el referido comedor.
4. Conciliación Sobre el tema CPU. Está en proceso.
5. Expropiación de lotes: 82, 192,193,194,195,198,200 y 201. El MOPT los tiene en trámite.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 68 de 245

6. Aprobación Pliego Tarifario de los Servicios No Aeronáuticos 2014-2015. Ya se aprobaron las tarifas aeronáuticas por parte del CETAC. Solo quedan las tarifas no Aeronáuticas, las cuales se remitirán al CETAC lo antes posible.
7. Rótulos luminosos Rampa Remota, de la O.C 40-12 “subestación Eléctrica”. Se podrán instalar hasta que MECO concluya la Rampa Remota del AIJS.
8. Conclusión proceso de multa: Proyecto ítem 202 “Corredores Estériles”, \$101.255.89. Ya el Consejo acordó ratificar la multa y se le da al Gestor 30 días para su cancelación, o bien acudir al arbitraje.
9. Recuperación de montos por concepto de expropiación, cancelados por el CETAC. Dicho tema se dejó en “Stand by” a la espera de lo que se resuelva en el Juzgado la expropiación del Bar La Candela.
10. Creación de Plazas para el OFGI
11. Actualización Plan Maestro, requiere definición en cuanto a alineamiento del Proyecto San Ramón-San José, estudios ambientales de Coopesa, expropiaciones. El Gestor debe entregar al Consejo Técnico la actualización del referido Plan el 6 de junio del 2014.

Al día de hoy 2022, de esos 11 puntos señalados se mantienen pendientes de resolver el traslado del hangar de Coopesa al Sur, y el fortalecimiento del OFGI con la creación de plazas.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 69 de 245

PERIODO DEL 2015 AL 2018 AIJS

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 70 de 245

En lo que respecta al tema Financiero nos permitimos presentar cual ha sido el comportamiento de los ingresos del Proyecto del AIJS, así como los pasajeros salientes, en el periodo 2015-2018.

Pasajeros Salientes AIJS	2015	2016	2017	2018	TOTAL PERIODO 2015-2018
	1,960,846	2,181,999	2,397,583	2,485,512	9,025,940
	2015	2016	2017	2018	
Ingresos Totales	\$ 87,133,830.34	\$ 83,580,928.71	\$ 88,639,675.92	\$ 113,598,329.02	\$372,952,763.99
Ingresos CETAC	\$ 38,812,471.67	\$ 37,663,527.34	\$ 39,257,491.74	\$ 46,782,955.24	\$162,516,446.00
Ingresos AERIS	\$ 47,908,345.54	\$ 45,505,072.43	\$ 48,997,137.18	\$ 66,431,767.29	\$208,842,322.44

De los ingresos totales que genera el AIJS, entre un 40 y un 45% le corresponde al CETAC. La Administración percibió durante este periodo, producto del Contrato del CGI el monto de \$162.516.446,00, y el Concesionario \$208.842.322,44.

Adicionalmente se tramitaron los ajustes tarifarios del 2015, 2016, 2017 y 2018

OBRAS EJECUTADAS DURANTE EL PERIODO 2015-2018

Para conocimiento e información de ese Consejo Técnico se presenta informe sobre la inversión prioritaria realizada en el AIJS, correspondiente a los periodos 2015, 2016, 2017 y 2018.

AÑO 2015

A continuación, enumero las obras ejecutas durante este periodo 2015

- 1. Edificio Comercial. Obra no contemplada dentro del Plan Maestro. Costo: Precio tope aprobado. \$4.064.685,00, costo real \$3.762.874,00.**

Estado: Obra concluida.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 71 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 72 de 245



2. Orden de Cambio 46-13: “Expansión de Salas de abordaje al Este, “ Bloque G”.

Alcance :El proyecto consiste en una nueva sala de abordaje con dos puestos de contacto (puentes de abordaje) a las aeronaves, ya sea para dos tipo A-320 o bien B-737 (150 pasajeros) o uno de fuselaje ancho tipo A-340 (300 pasajeros) en el sector este del edificio terminal, y que será conocido como bloque “G”

Costo: Precio tope aprobado. \$19.382.554,00, costo real \$18.865.319,44.

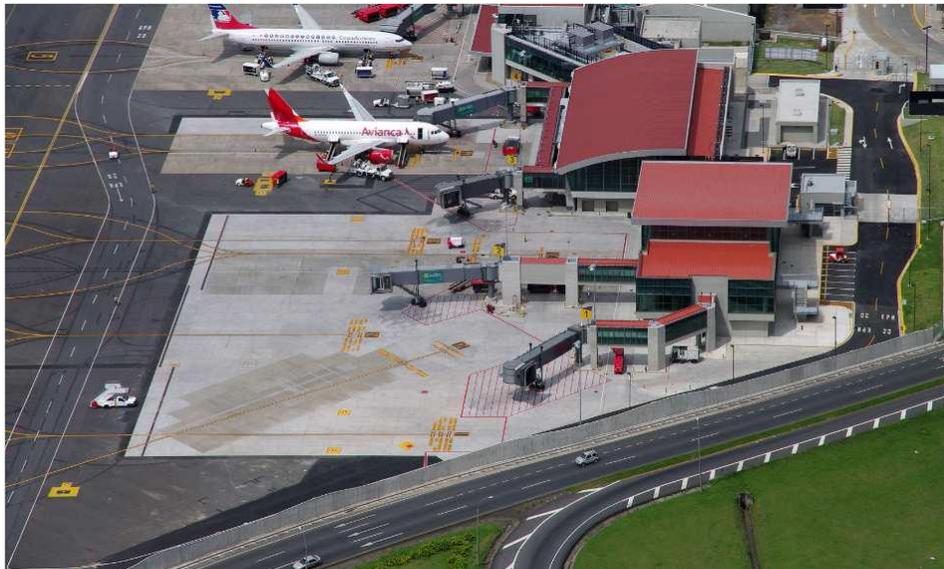
Estado: Obra concluida.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 73 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 74 de 245



3. EXPROPIACIONES 2015

Expropiación de los lotes 77B1, 200 y 201 requeridos para las obras al sur del AIJS, por un monto de ₡232.404.382.10 (\$432,962.21) .

AÑO 2016

1. OC 53-15 Expansión Adicional Rampa remota.

Alcance: 6 posiciones adicionales Clase C

- Expansión de 2 posiciones existentes Clave D a Clave E
- Expansión de 1 posición existente
- Clave B a Clave C
- 47,753m² de pavimentos
- Nuevas instalaciones para la Unidad Canina
- Iluminación de Rampa
- Drenaje asociado
- Calles equipo de soporte en tierra (GSE)
- Demarcación del pavimento
- Señalización vertical
- Separador de aguas oleaginosas

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 75 de 245

- Reubicación de Unidad Canina

Costo: Precio tope 19.746.530,55. Costo real \$19.627.424.22.

Estado: Obra concluida.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 76 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 77 de 245



2. Orden de Cambio 54-15 Evaluación de contaminación de suelos en la zona de Hangares del Norte.

Costo: Precio tope \$319.623,34. Costo Real \$188.766,83.

Estado: Trabajo concluido.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 78 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 79 de 245



H1 – 1.0-1.5 Meters

3. Orden de Cambio 55-16: “Habilitación de cuarto para Escaneo Corporal por Rayos X”.

Costo: Precio tope \$146.480,01. Costo real \$175.663,86.

Estado: Obra concluida.

La Embajada de los Estados Unidos de América –Embajada Americana-, mediante el oficio No. INL-154-2015 de fecha 03 de setiembre del año recién pasado, suscrito por la señora Zoja Bazamic, Directora de la Oficina para Asuntos Antinarcoóticos, formalmente informa sobre la intensión de la Embajada de su país, en donar un equipo de “Escaneo Corporal por Rayos Equis”¹ –Body Scan- para ser utilizado en los procesos de seguridad del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1899-2015 de fecha 22 de setiembre de 2015, somete a consideración y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil –CTAC, el ofrecimiento de donación del citado equipo.

El CETAC, mediante el artículo 05, adoptado en la sesión ordinaria 69-2015, de fecha 22 de setiembre de 2015, acordó autorizar al señor Presidente de ese

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 80 de 245

Consejo, para que aceptara el aporte del equipo de marras y ordena a la DGAC, darle el trámite correspondiente.

Mediante artículo 4 de la sesión extraordinaria 14-2017 del 20 de febrero 2017, el CETAC aprobó la Recepción Definitiva.

4. Expropiaciones 2016

Expropiaciones (lotes 186-2, 187 y 200) que corresponde al monto cancelado por el Gestor para la expropiación de dichos lotes por la suma de **\$1.410.487,94.**

Estado: Traslados al Gestor

AÑO 2017

1. Orden de Cambio No 56-16: “Rampa doméstica del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”.

Alcance: 25.232 m2 de pavimentos, para 12 posiciones para aeronaves clave B

Costo: Precio Tope \$6.798.872. costo real \$6.761.690,70.

Estado: Obra concluida al 100%.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 81 de 245

El 3 de octubre del 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 10 de la sesión ordinaria 72-2017, aprueba la Recepción Definitiva del proyecto.

2. ORDEN DE CAMBIO 57-16 “Centro de Operaciones y Comunicaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AOCC).

Alcance: Se habilitó de un área en el nivel de rampa del Edificio Comercial y la reubicación de los sistemas necesarios para la fusión del Centro de Supervisión de Operaciones Aeroportuarias y el Centro de Operaciones de Emergencia en el AOCC. Además del equipamiento interno, este proyecto incluyó la compra e instalación de equipo especial relacionado con los sistemas especiales del Aeropuerto que se monitorearán desde el AOCC.

Costo: Precio Tope \$3,926,347.00. Costo real \$3.670.288,31.

Estado: Obra concluida y puesta en operación.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

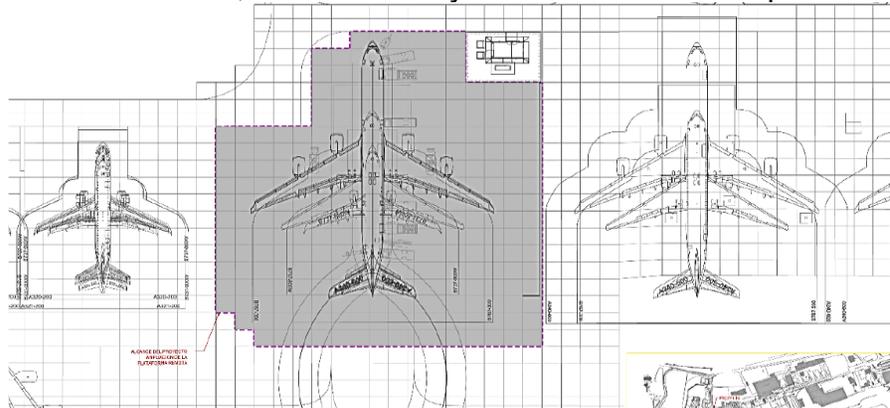
Referencias: N/A

Página 82 de 245



3. Expansión Adicional de la Rampa Remota, para una aeronave Clave E (c9).

Alcance: Consiste en la expansión de las losas de concreto de espesor de 40cms y de 23cms en el sector noroeste de la actual Rampa Remota, el cual consta de un área total aproximada de 7,615m², así como la correspondiente demarcación horizontal, la demolición y reubicación del “Parque Ambiental”



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 83 de 245

Costo: Precio Tope de \$3.931.640,20. Costo real \$3.331.258,34.

Estado: Obra concluida al 100%.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 84 de 245

4. Proyecto 450. “Mejoras al Acceso Vertical de la Torre de Control”.

Alcance: Instalación de un ducto de concreto de 30 metros de altura, y la instalación dentro de él de un ascensor que le da servicio a la torre de control.

Costo: Precio Tope \$1.444.639.46. Costo real \$1.398.301,36.

Estado: Obra concluida al 100%



5. ORDEN DE CAMBIO 60-17 “Evaluación de Contaminación de suelos en la zona del Antiguo Plantel de RECOPE en el AIJS”

Costo: Precio tope \$68.922,19. Costo real del estudio \$47.846,87.

Estado: Terminado.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 85 de 245

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 15 de la Sesión Ordinaria 58-2017 del 16 de agosto 2017, aprueba lo siguiente:

1. Aprobar la Recepción Provisional del Informe sobre los resultados de la evaluación de la contaminación de suelos en la zona del antiguo plantel de Recope en el AIJS, de conformidad con el alcance aprobado en la Orden de Cambio 60-17.

6. ORDEN DE CAMBIO 63-17 “Investigación Complementaria de contaminación de suelos en la Zona del antiguo plantel de RECOPE en el AIJS”.

Costo: Precio tope \$140.718,00. Costo Real \$124.035,43.

Estado: Trabajo concluido.



El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 5 de la Sesión Ordinaria 5-2017 del 23 de enero 2018 aprueba la Recepción provisional.

7. ORDEN DE CAMBIO 61-17 Red Sanitaria Base II

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 86 de 245

- Mediante artículo 08 de la Sesión Ordinaria 07-2018 del 22 de enero 2018, el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó lo siguiente:

“1. Aprobar la Recepción Definitiva del Mantenimiento Mayor 61-17 "Conexión de Aguas negras de Base 2 a la Planta de Tratamiento de aguas residuales del AUS con un costo total real de \$97,958.52, el cual podrá trasladar a Tarifas 2018-2019”

Trabajo concluido al 100%, y en operación.

Ilustración 1: Red Sanitaria



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 87 de 245



8. ORDEN DE CMABIO 62-17 “ Tanque de Aguas Oleaginosas”

- El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 7 de la Sesión Ordinaria 27-2018 del 10 de abril 2018 aprobó la Recepción Definitiva y el Traslado a tarifas de sus costos reales (\$153.911,50)

Esta obra se encuentra concluida al 100% y en operación.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 88 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 89 de 245

9. Expropiaciones.

En el tema de las expropiaciones, para este período, se incluye la adquisición de los inmuebles 213, 214, así como el pago por el justiprecio del lote 82-5, para un total de \$560,449.26. Dichos terrenos resultan necesarios para la construcción y puesta en operación de la paralela sur del AIJS.

Se mantienen pendientes los lotes 192,193,194,195 y 198 (son varios derechos)

AÑO 2018

1. OC 65-17 “ACONDICIONAMIENTO DEL ÁREA DE MIGRACIÓN DE SALIDAS DEL AIJS”.

Alcance: la DGME solicitó a AERIS su apoyo para facilitar el nuevo proceso denominado "Ampliación de Controles migratorios Aereos" explicando que, para efectos de implementar este proyecto, se requiere instalar cámaras de monitoreo para el área de salidas del país, con el propósito de mitigar cualquier riesgo que implique que un pasajero no se someta a los controles migratorios de salida, así como la necesidad de sustituir los mostradores existentes, por cuanto los actuales no cumplen las condiciones para las nuevas labores que se están realizando en ese punto de control, ya que dicho mobiliario podría causar a corto, mediano y largo plazo, eventuales afectaciones a la salud de los funcionarios.

Se pasó de 8 posiciones a 18 posiciones en el control migratorio.

El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 5 de la sesión ordinaria 49-2018 del 25 de setiembre 2018, acordó lo siguiente:

1. *Aprobar la Recepción Definitiva de la Orden de Cambio OC 65-17 “Acondicionamiento del Área de Migración del AIJS”, con un costo real de \$478.122,25.*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 90 de 245

2. *Instruir al Departamento Financiero de la Dirección General de Aviación Civil, para que procedan con el reintegro a Aeris Holding Costa Rica, por la suma de \$478.122,25*

Estado: Trabajo concluido y Puesta en Operación.



2. Proyecto 204, “Terminal doméstica”:

Alcance: Comprende la ejecución de un primer nivel que incluirá el vestíbulo y los mostradores para tiquetes, la Sala de Abordaje, las áreas de manejo y el reclamo de equipaje, concesiones, servicios sanitarios, oficinas de soporte, área en “obra gris” reservada para potencial operador de una Terminal General de Aviación (GAT por sus siglas en inglés), así como otras áreas operativas y funcionales.

La sala de espera de la Terminal Doméstica ha sido proyectada para albergar cómodamente una demanda pico de 141 pasajeros. - 216m². Área total 1440m²

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 12 de la Sesión Ordinaria 01-2019 del 8 de enero 2019, aprobó:

1. *Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto – Ítem 204 "Terminal Doméstica del AIJS.*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 91 de 245

2. *Aprobar el Traslado a tarifas de la suma de \$3,278,389.00 (Tres millones doscientos setenta y ocho mil trescientos ochenta y nueve dólares), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto.*

La Obra se encuentra concluida en un 100%, totalmente operable.

Fachada principal



15 de diciembre de 2022

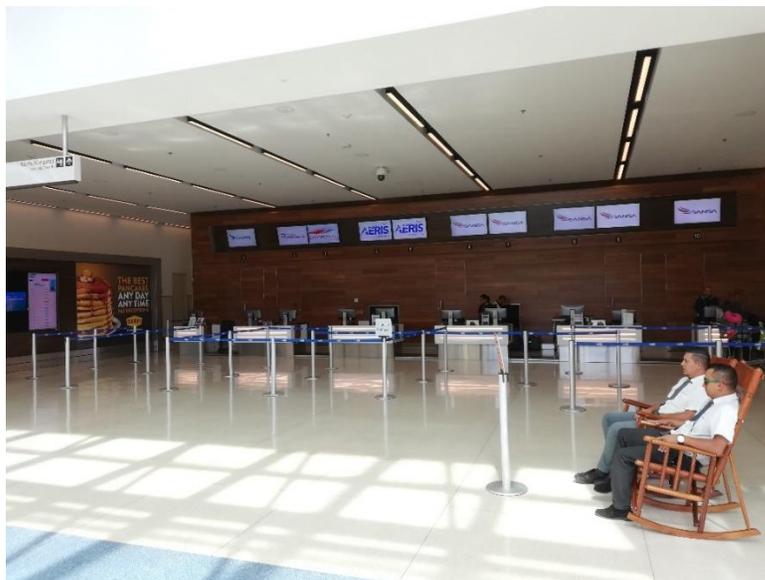
CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 92 de 245



Lobby –Mostradores para Operadores Aéreos



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 93 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 94 de 245

Sala de Abordaje con tomas de corriente y USB, área comercial



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 95 de 245

Máquinas de rayos equis



Baños salas de abordaje para personas con discapacidad y familiares



3. ÍTEM 380 “REALINEAMIENTO DE CALLE ALREDEDOR DEL PARQUEO DE EMPLEADOS”.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 96 de 245

Alcance: Consiste en una serie de mejoras viales a la calle de acceso principal al AIJS, con sus respectivos espaldones, aceras, cordón y caño, que vengán a sustituir y mejorar la circulación vehicular del sector oeste de la calle actual de acceso a la Terminal Internacional...

Costo: Precio tope \$1.994.168,00.

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 15-2019 del 26 de febrero 2019, acordó:

1. *Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto – Ítem 380”, "Realineamiento de la Calle Alrededor del Parques de Empleados del AIJS”*
2. *Considerando que el Costo Real reportado por Aeris Holding Costa Rica por la suma de \$2.144.639,91, es superior al precio tope aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en el Paquete Definitivo del ítem 380, se aprueba trasladar a tarifas la suma de \$ 1.994.168.00 (Un millón novecientos noventa y cuatro mil ciento sesenta y ocho dólares netos), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto –Ítem 380”, "Realineamiento de la Calle Alrededor del Parques de Empleados del AIJS”*



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 97 de 245

*Ítem 380 Loop Road – Rotonda vista desde Bomberos- dirección sentido sur-norte.
Rotonda hacia Base II*



*Ítem 380 Loop Road – Rotonda vista desde Aerojet- dirección sentido este-oeste.
Se puede apreciar señalización Vertical y horizontal. Así como el Canopy de la Terminal Doméstica*



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 98 de 245

Ítem380 Loop Road -Rotonda terminal doméstica vista - dirección sentido sur-norte.



*Ítem380 LoopRoad– Rotonda terminal doméstica, vista dirección sentido oeste-este.
Donde se puede apreciar las aceras con facilidades para personas no
videntes.*



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

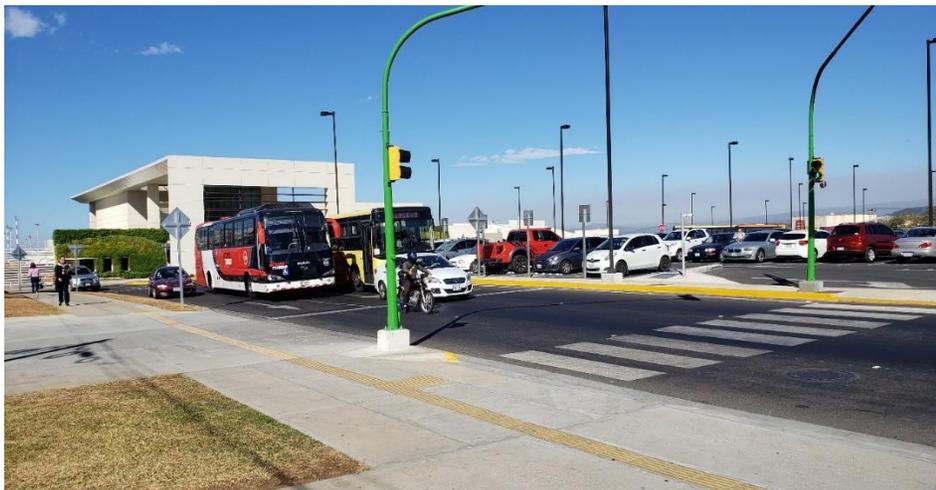
Referencias: N/A

Página 99 de 245

Ítem380 LoopRoad– Rotonda, dirección Terminal Internacional- San José- sentido oeste-este.



Ítem380Loop Road Paso peatonal y demarcación vista dirección vista de este a oeste-



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 100 de 245

Vista del CANOPY de la Terminal Doméstica, dirección sentida este-oeste



4. Item 202 “Equipamiento y mejoras a edificio Terminal existente del AIJS

Alcance:

ejecución de una serie de mejoras en la configuración de los mostradores existentes de “check-in”, de manera que permita flexibilizar su uso y asignación a las diferentes aerolíneas que operan en el AIJS, así como mejorar las condiciones de ergonomía del personal de atención. Esto se logra con la renovación de todos los insertos de los muebles para que sean compatibles con la última generación de equipos e impresoras de boletos y etiquetas de equipaje, así como la renovación y mejoras en la estructura del sistema de pantallas.

También se considera la instalación de mobiliario adicional, adicionando cuatro mostradores dobles y uno sencillo junto con cuatro balanzas para pesaje del equipaje y su estructura para el sistema de pantallas. Todo este mobiliario será instalado en el sector este del área del lobby de “check-in”.

Costo: precio tope \$973.107,00.

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 09 de la Sesión Ordinaria 01-2019 del 8 de enero 2019, acordó:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 101 de 245

1. *Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto – Ítem 202 “Equipamiento y Mejoras a Edificio Terminal Existente – Fase I”.*
2. *Aprobar el Traslado a tarifas la suma de \$973.107,00 (novecientos sesenta y tres mil ciento siete dólares netos), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto.*

Estado: concluido y en operación



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 102 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 103 de 245

3. ORDEN DE CAMBIO 66-17 “NUEVO HANGAR DE COOPESA EN EL AIJS”

Alcance:

<i>Costos del hangar de Coopesa y Conector Julieta</i>				
<i>Elemento</i>	<i>Hangar de Coopesa</i>	<i>Conector Julieta Norte</i>	<i>Conector Julieta Sur</i>	<i>Hangar de Coopesa y Conector J</i>
<i>Componente</i>	<i>Monto</i>	<i>Monto</i>		
<i>Costos del Contratista</i>	27,785,000.00	2,304,667.71	3,097,343.29	33,187,011.00
<i>Costos Indirectos de Aeris</i>	2,324,493.10	345,700.16	464,601.49	3,134,794.75
<i>Contingencia (5%)</i>	1,389,250.00	115,233.39	154,867.16	1,659,350.55
<i>Total costos del Proyecto (CD +CI)</i>	31,498,743.10	2,765,601.29	3,716,811.95	37,981,156.30
<i>CEMAC (16,96%)</i>	5,342,186.83	469,045.98	630,371.31	6,441,604.11
<i>Total Hangar de Coopesa</i>	\$36,840,929.93	\$3,234,647.27	\$4,347,183.25	\$44,422,760.41

Costo: Precio tope de \$44,422,760.41



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 104 de 245

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 9 de la Sesión Ordinaria 77-2017 del 17 de octubre 2017, toma el siguiente acuerdo

1. Aprobar la Orden de Cambio No. 66-17 y el y Anteproyecto Conceptual del proyecto denominado "Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS, para el mantenimiento de aeronaves con Plataforma Asociada, pista de rodaje e instalaciones y servicios Relacionados", con un precio tope de \$44,422,760.41 (Cuarenta y cuatro millones cuatrocientos veintidós mil setecientos sesenta con 41/100 dólares), distribuidos de la siguiente manera:

Ante la situación presentada en el 2019, sobre las obras que se debían trasladar a tarifas, con la consecuencia que eso generaba en las tarifas aeroportuarias, sumado a la situación del desequilibrio que se generó en el 2020, con el cierre de fronteras producto de la pandemia, el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo tercero de la sesión Ordinaria 87-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 25 de noviembre del 2020, acordó:

1.- Tener por desistido el recurso de apelación en subsidio presentado por Aeris Holding Costa Rica S.A., en contra de la "orden de inicio, segunda fase de la orden de cambio No.66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"; emitida por el Órgano Fiscalizador de la gestión interesada mediante oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0487-2020.

2.- Tener por acreditada que la situación de urgencia de trasladar el hangar de Coopesa ha desaparecido, debido a la disminución de los flujos de pasajeros que ha provocado la pandemia ocasionada por el virus COVID 19.

3.- Aceptar la liquidación por acuerdo mutuo y sin responsabilidad para las partes, de la orden de cambio No. 66-17 denominada "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", quedando claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil mantiene el interés de que las obras para el traslado de Coopesa se realicen tan pronto las condiciones de la demanda y la situación financiera lo permitan.

4. Item 250 Expansión de la Terminal hacia el Oeste.

Costo: Precio tope según Plan Maestro \$6.397.712,00.

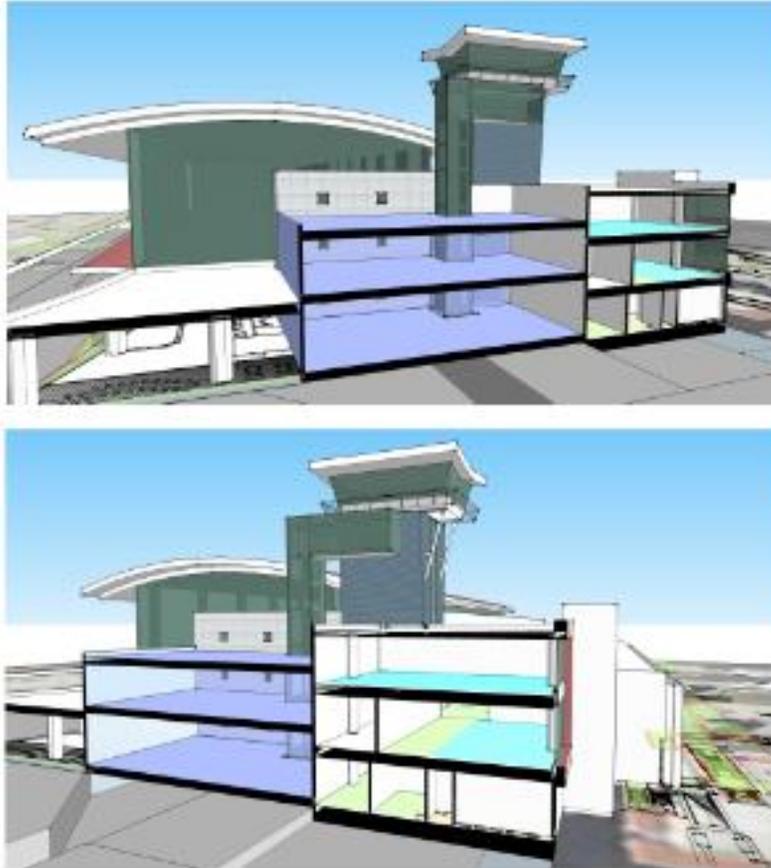
Estado: Según el Plan Maestro debió iniciar en agosto 2018

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 105 de 245



5. Orden de Cambio 67-17 “Remediación terrenos del antiguo Plantel de RECOPE.

Costo: Precio tope \$386.408,47.

Estado: Se removió el 100% del suelo contaminado.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 106 de 245



**Resumen de Inversión realizada en el Gestor Interesado en el Aeropuerto
 Internacional Juan Santamaría**

INVERSION EN EL PERIODO 2015 AL 2018		
Item	DESCRIPCION DEL PROYECTO	Costo Real \$
2015		
OC 48-14	Edificio Comercial en el AIJS (****)	3,762,874.00
OC 46-13	Expansión de Salas al este, Bloque G	18,865,319.44
	Expropiaciones	432,962.21
	SUBTOTAL	\$23,061,155.65
2016		
OC 53-15	Expansión adicional Rampa Remota	19,627,424.22
OC 54-15	Evaluación de contaminación de suelos en la zona de Hangares del Norte (***)	188,766.83
OC 55-16	“Habilitación del cuarto de escaneo del AIJS” (***)	146,480.01
	Expropiaciones	1,410,487.94
		\$21,373,159.00

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 107 de 245

	SUBTOTAL	
	2017	
OC-56-16	Rampa Domestica	6,761,690.70
OC-60-17	Evaluación de Contaminación de Suelos en la zona del antiguo plantel de RECOPE (***)	47,846.87
MM 61-17	Red Sanitaria Base II	97,958.52
OC 62-17	Tanque de Aguas Oleaginosas de la Rampa Doméstica	153,911.50
OC 63-17	Investigación complementaria remediación RECOPE (***)	124,035.43
	Expropiaciones	560,449.26
132	"Expansión adicional de la Rampa Remota, posición Clave E	3,331,258.34
400	Centro de Operaciones y Comunicaciones del AIJS	3,670,288.31
450	Mejoras al Acceso Vertical de la Torre de Control del AIJS	1,451,401.47
	SUBTOTAL	\$16,198,840.40
	2018	
OC 65-17	Acondicionamiento del área de Migración	478,122.25
OC 67-17	Remediación Terrenos Plantel de Recope	386,408.47
202	"Equipamiento y mejoras a edificio Terminal existente del AIJS"	973,107.00
204	"Terminal Doméstica del AIJS	3,278,389.00
400	Centro de Operaciones Fase II	1,722,604.42
380	"Realineamiento de calle alrededor del parqueo de empleados"	1,994,168.00
450	Mejoras al Acceso Vertical Torre de Control	1,398,301.36
	SUBTOTAL	\$10,231,100.50
	GRAN TOTAL	70,864,255.55

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 108 de 245

PERIODO 2019-2022

AIJS

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 109 de 245

En lo que respecta al tema Financiero nos permitimos presentar cual ha sido el comportamiento de los ingresos del Proyecto del AIJS, en el periodo 2019-2022.

Pasajeros Salientes AIJS	2019	2020	2021	Enero-noviembre 2022	TOTAL 2019- nov. 22
	2,592,755	827,400	1,431,088	2,104,967	6,956,210
					TOTAL
	2019	2020	2021	Enero-Noviembre 2022	TOTAL
Ingresos Totales	\$ 109,468,491.33	\$ 44,244,776.84	\$ 55,550,912.17	\$ 82,913,381.25	\$ 292,177,561.59
Ingresos CETAC	\$ 47,045,900.51	\$ 15,070,038.91	\$ 16,791,836.06	\$ 23,004,004.72	\$ 101,911,780.19
Ingresos AERIS	\$ 62,142,081.69	\$ 23,295,407.91	\$ 33,841,242.86	\$ 51,875,322.15	\$ 171,154,054.62

Se puede visualizar en el cuadro anterior el impacto tan severo que tuvo los efectos de la Pandemia por el COVID 19, en donde la demanda de pasajeros cayó un 70% en el 2020 y los ingresos totales del AIJS un 60%, y los ingresos correspondientes al CETAC cayeron un 70%. Con la reapertura de fronteras, el año 2021 mostró una leve recuperación, sin embargo, siempre se mantenían cifras lejos de las obtenidas en el 2019. Para el 2022 nos encontramos con sumas similares al 90% del 2019.

OBRAS DEL PERIODO 2019-2022

AÑO 2019

- PROYECTO 248, "Expansión de Salas hacia el Oeste Bloque V", Costo total según CIP: \$22,777,960 (Se traslada a Tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas en 2019)**

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 10 de la Sesión ordinaria 74-2019 del 15 de octubre 2019, aprueba la Recepción Definitiva del proyecto en los siguientes términos:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 110 de 245

1. Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto "Expansión de salas de abordaje hacia al oeste", Bloque V (ítems 248, 249, 251 y 150), con un costo real a reconocer de \$22.284.946,18 (Veintidós millones doscientos ochenta y cuatro mil novecientos cuarenta y seis dólares con 18/100), distribuido en los siguientes ítems:

El proyecto se encuentra concluido al 100%.

Se adjuntan fotografías del proyecto

Nuevas Salas de Abordaje Nivel de Rampa



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 111 de 245

Nuevas salas del nivel llegadas



Mobiliario de las nuevas salas



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 112 de 245



Equipo de chequeo para uso de los operadores aéreos



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 113 de 245

Muestra de la condición de los servicios sanitarios



Rotulación



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 114 de 245

Imagen Externa del Puente Fijo y Puente de abordaje No. A13



Interior del Puente Fijo del Puente de abordaje No. 13



Nuevo Puente 12



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 115 de 245

2. Desarrollo de Obras al Sur del AIJS, tienen un precio tope de \$20.877.361,00. Algunas inversiones se trasladaran a Tarifas Aeronáuticas en el periodo 2020.

- Estas obras están conformadas por los siguientes Items del Plan Maestro:
- 102 Calle de Rodaje Paralela sur
 - 120 RESA al este de la cabecera 25
 - 121 Extensión de la Pista al este de la Cabecera 25
 - 320 “Mejoras al sector este de la calle perimetral.

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 07 de la Sesión ordinaria 45-2018 del 11 de setiembre 2018 aprueba los paquetes Definitivos de las Obras del Sur, en los siguientes términos:

1. Aprobar el Paquete Definitivo de las Obras del Sur compuesto por los siguientes proyectos, con sus precios topes:

PROYECTO	PRECIO TOPE
102 <i>Calle Paralela Sur (circuito este)</i>	\$14.646.203,41
120 <i>RESA al Este de la Cabecera 25</i>	\$1,429.956,89
121 <i>Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25</i>	\$1,626.472,92
320 <i>Mejoras al Sector Este de la Calle Perimetral</i>	\$844.451,00
Precio Tope Desarrollo de obras al sur	\$18.547.084,2
	2

De seguido se expone la condición actual de cada uno de los Items que conforman el proyecto de obras del sur:

ítem 121 Extensión de la Pista al Este Cabecera 25”

15 de diciembre de 2022

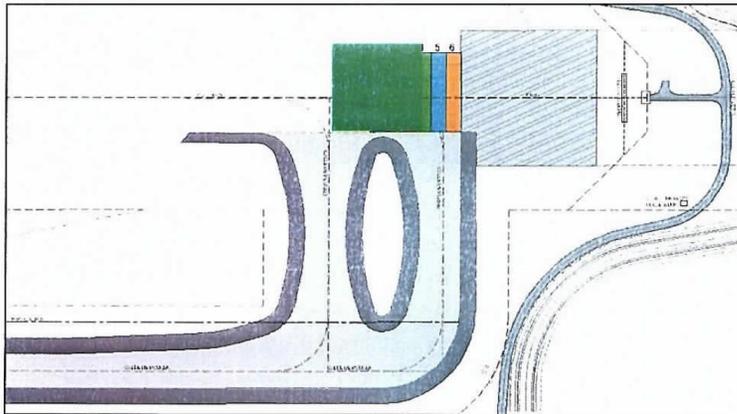
CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 116 de 245

3) Ítem 121 “Extensión de la Pista al Este de la Cabecera 25”

Este proyecto consiste en la construcción de la extensión de la pista 07-25 en 60m hacia el este, lo que permitirá proporcionar longitud adicional a la pista existente. Esta nueva sección de pista se conectará a la nueva Calle de Rodaje Paralela Sur “K”, mediante un nuevo conector que, de acuerdo con la nomenclatura actual, le corresponderá la denominación “L” de Lima, tal y como se muestra en la siguiente imagen.



➤ El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 07 de la Sesión ordinaria 79-2019 del 5 de noviembre 2019 aprueba la **Recepción Provisional del ítem 121 “Extensión de la Pista al Este Cabecera 25”**, en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto Item 121 “Extensión de Pista al este de la Cabecera 25”, con un costo real a reconocer de \$1.536.582,13.
2. Aprobar el Traslado a tarifas de la suma de \$1 536 582,13 (un millón quinientos treinta y seis mil quinientos ochenta y dos dólares con 13/100), que es el precio menor entre el precio tope y el costo real del proyecto, denominado Item 121 “Extensión de Pista al este de la Cabecera 25”, en el AIJS.
3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 117 de 245

- Obra concluida la 100%. Su costo se traslada a tarifas aeronáuticas 2020

Se adjunta foto del ítem 121, el cual se puede apreciar encerrado en un círculo.



En cuanto al **ÍTEM 120 “RESA AL ESTE DE LA CABECERA 25”**, de las obras del sur, se tiene un avance del 100

- El alcance del proyecto del Ítem 120 “RESA al este de la cabecera 25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría” (AIJS). se define de la siguiente manera:

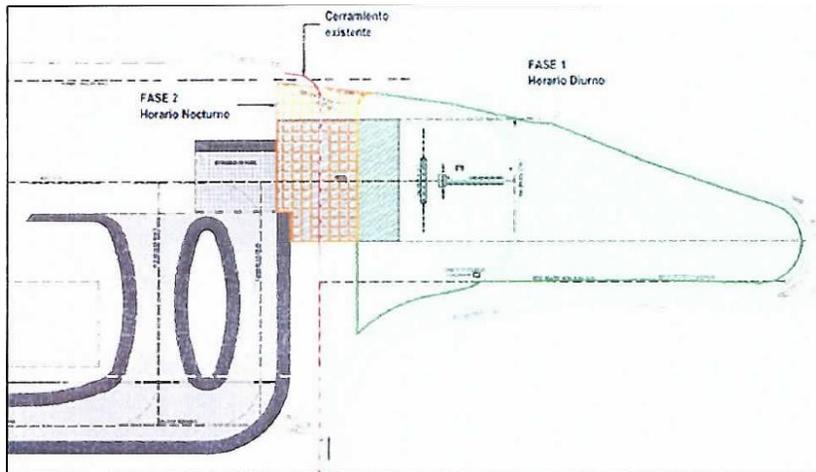
Esta obra contempla la construcción de la zona de seguridad de la pista 07 ubicada hacia el costado este de la pista 25, en una sección de 90m de largo x 90m de ancho para un área total de 8,100m², una sección estructural de lastre CBR 20 de 600mm de espesor y una sección de tierra vegetal y zacate de 150mm de espesor. En la imagen se muestra el área de desarrollo de este proyecto.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 118 de 245



- El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 08 de la Sesión Ordinaria 79-2019, del 5 de noviembre 2019 aprobó la Recepción Definitiva del Ítem 120, en los siguientes términos:

1.- Aprobar la Recepción Definitiva del proyecto denominado ítem 120 "RESA al este de la cabecera 25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", con un costo real a reconocer de \$1.359.049,94 (Un millón trescientos cincuenta y nueve mil cuarenta y nueve dólares con 94/100).

2.- Aprobar el traslado a tarifas de la suma de \$1.359.049,94 (Un millón trescientos cincuenta y nueve mil cuarenta y nueve dólares con 94/100), que es el precio menor entre el precio tope y el costo real del proyecto denominado ítem 120 "RESA al este de la cabecera 25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"

3.- Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

- Obra concluida al 100%. Se traslada a tarifas aeronáuticas 2020

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 119 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 120 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 121 de 245



En relación con el **ÍTEM 320 “MEJORAS AL ESTE DE LA CALLE PERIMETRAL”**, que es parte de las obras del Sur, tiene un avance del 100%. Podría trasladarse a tarifas aeronáuticas en el 2019-2020.

- El alcance del proyecto del Ítem 320– Mejoras al este de la calle perimetral del AIJS” se define de la siguiente manera:

15 de diciembre de 2022

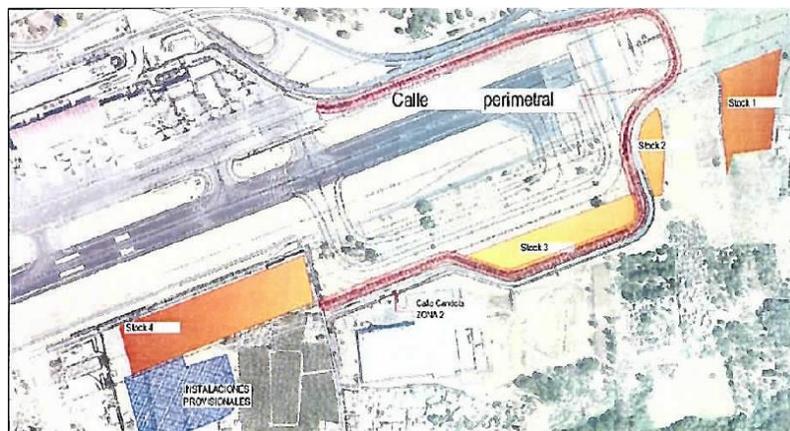
CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 122 de 245

Esta obra contempla la construcción de una nueva calle perimetral con una longitud de 1,671m, de los cuales 600m se ubican en el lado norte, 450m en el lado este y 621m en el lado sur. Esta nueva calle incluye señalización horizontal y vertical, así como y obras pluviales que se integran a las obras de drenaje del desarrollo sur del AIJS y a obras similares existentes.

En la siguiente imagen se muestra en color rojo el tramo o sección de calle perimetral a habilitar, la cual permitirá conectar las nuevas obras del desarrollo sur, con la calle perimetral existente y el sector norte del AIJS.



➤ El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 01 de la Sesión Extraordinaria 78-2019, del 30 de octubre 2019 aprobó la Recepción Definitiva del Ítem 320, “Mejoras al este de la calle perimetral del AIJS”; en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del proyecto denominado Ítem 320– “Mejoras al este de la calle perimetral del AIJS”, con un costo real a reconocer de \$821.210,51.
2. Aprobar el traslado a tarifas de la suma de \$ 821.210,51, que es el precio menor entre el Precio Tope y el costo real del proyecto, denominado Ítem 320– “Mejoras al este de la calle perimetral del AIJS”.
3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 123 de 245

La Obra está concluida al 100% y se trasladará a tarifas aeronáuticas en el 2020.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 124 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

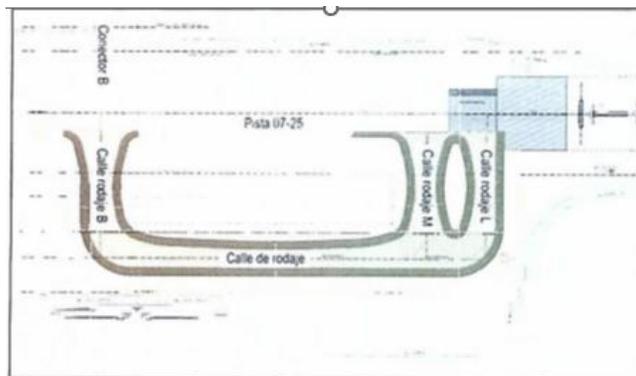
Página 125 de 245



Por su parte, el **ÍTEM 102 “CALLE DE RODAJE PARALELA SUR (CIRCUITO ESTE)”**, correspondiente al paquete de las obras del sur, tiene un avance del 100%.

1) Ítem 102 “Calle de rodaje Paralela Sur- Circuito Este”

Este Proyecto consiste en el desarrollo de una sección de calle de rodaje diseñada de acuerdo a los requerimientos geométricos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para un avión clave E, en el sector sureste de la pista 07/25, la cual se construirá en concreto asfáltico con una estructura de pavimento completamente nueva con una longitud estimada de 530m de largo con una sección típica de 23m de ancho de rodaje y espaldones de 10.5m a ambos lados de la vía, con una separación del eje de la pista de aterrizaje de 182.5m para permitir movimientos simultáneos en ambas superficies. Entre esta nueva calle de rodaje, cuya nomenclatura será Kilo o “K” y la pista, se contará con los siguientes tres ((3) nuevos conectores o intersecciones de calle de rodaje: a) conector Bravo o “B”, b) conector Lima o “L” y c) conector Mike o “M”, tal y como se muestran en la siguiente imagen.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 126 de 245

Esta nueva calle de rodaje se tendrá desde la intersección de calle de rodaje “B” hasta el final de la cabecera 25 considerando la extensión de 60 metros hacia el este (alcance del ítem 121) que se le realizará la pista 07/25. Esta calle de rodaje y sus conectores permitirán aumentar el tiempo efectivo de uso de la pista activa de tal manera que las aeronaves en su fase de despegue por la pista 25, ya no tendrán que rodar sobre la misma para llegar a la cabecera 25, sino que, con solo cruzar la pista vía el conector Bravo podrán desplazarse desde la cabecera 25 por esta nueva ruta.

Una sección de calle de rodaje contará con sistemas de drenajes, obras de infraestructura pluvial, secciones de pavimentos, sistemas de iluminación, demarcación horizontal y rotulación vertical acorde a los requerimientos establecidos en planos y especificaciones del proyecto.

- El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 01 de la Sesión Extraordinaria 83-2019, del 27 de noviembre 2019 aprobó la Recepción Definitiva del Ítem 102, “Calle de Rodaje Paralela Sur -Circuito Este”; en los siguientes términos:
 1. Aprobar la Recepción Definitiva del proyecto denominado ítem **102 "Calle de Rodaje Paralela Sur -Circuito Este"**, con un costo real a reconocer de \$14.243.091,50 (catorce millones doscientos cuarenta y tres mil noventa y un dólar con 50/100)
 2. Aprobar el traslado a tarifas de la suma de \$14.243.091,50 (catorce millones doscientos cuarenta y tres mil noventa y un dólar con 50/100), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo Real del proyecto, denominado ítem **102 "Calle de Rodaje Paralela Sur -Circuito Este"** del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”.
 3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

La Obra está concluida al 100%, y se traslada a tarifas aeronáuticas 2020

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 127 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 129 de 245

Foto aérea con las obras ya concluidas.



3. Realineamiento y Expansión de la Calle la Candela al este de la Pista. Tiene un precio Tope de \$4.359.664,89 . Se traslada a Tarifas Aeronáuticas en el periodo 2020 .

➤ **Alcance**

- Zona 1: Se ubica al este de la pista 07-25 y permitirá realizar la conexión entre el acceso de la Ruta Nacional 111B con la carretera Panamericana, por un lado, y la conexión con el tramo de la actual Calle La Candela, por el otro. Este tramo consta de aproximadamente 593 metros lineales de carretera con carriles de acceso de 5 metros y 8 metros de ancho en la ruta 111(A).
- Zona 2: Se localiza al sureste de la pista 07-25 frente a las instalaciones de DHL y permitirá generar la conexión entre el tramo existente de la actual Calle La Candela y la intersección con la calle hacia Ojo de Agua, que es donde inicia la continuación de la Zona 3. Este tramo consta de 312 metros lineales de carretera con carriles de 8.5 metros de ancho y 14.6 metros de ancho en la ruta 111(A).
- Zona 3: Se encuentra al suroeste de la pista 07-25, la cual forma parte de la red de vías municipales de Alajuela y permitirá realizar la conexión entre la Zona 2 y la conexión con el tramo de la actual Calle La Candela del lado oeste. Este tramo consta de 728 metros lineales de carretera con carriles de acceso de 7.4 metros de ancho en la ruta 111(A).

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

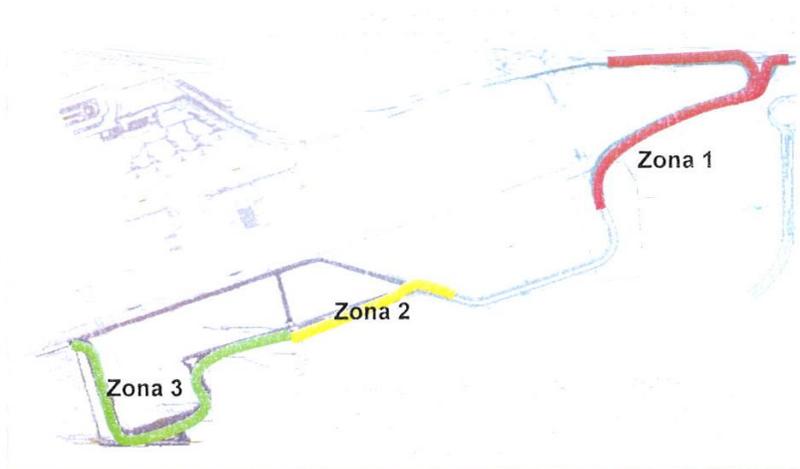
Referencias: N/A

Página 130 de 245

➤ El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 49-2019 aprueba la Recepción Definitiva y el Traslado a Tarifas del costo del proyecto, en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del Proyecto – Ítem Ítem 321, "Realineamiento y Expansión de Calle La Candela al este de la Pista, Zonas 1, 2 y 3".
2. No se reconoce el monto de \$159.451,90 por concepto de compra lote e indemnización por siembra, por no contemplarse dicha disposición dentro del alcance de la obra y porque el Gestor manifestó que era un aporte propio.
3. Aprobar el Traslado a tarifas de la suma de \$4.185.076,47 (cuatro millones ciento ochenta y cinco mil setenta y seis dólares con 47/100), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto.

En la siguiente figura se puede observar cada una de las zonas a desarrollar



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 131 de 245



El Proyecto se encuentra concluido en un 100% y se traslada a tarifas 2020

Se adjuntan fotografías del proyecto



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 132 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 133 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 134 de 245

4. Orden de Cambio OC 77-18 "Nuevo Sistema de Luces de Pista del AIJS", con un precio tope \$6,685,353.43. Es financiado por la Dirección General de Aviación Civil.

NO SE TRASLADA A TARIFAS

El alcance de esta obra, comprende el nuevo sistema de luces de pista, la construcción de las obras electromecánicas de un nuevo sistema de luces, tanto elevadas como empotradas para la señalización del borde las pistas 07 y 25, así como las luces de umbrales y fin de pista en ambos sentidos de dichas pistas. Adicionalmente, se incluyen las luces "PAPI" para el umbral de la pista 25. El trabajo involucró el suministro, construcción, pruebas y puesta en marcha de las obras de acuerdo con diseño presentado por AERIS para lograr una nueva configuración de los circuitos existentes de utilizando dos reguladores de 20 kVA existentes en la subestación de lado aéreo actual, pero dejando la posibilidad de que los circuitos construidos puedan ser convertidos fácilmente en cuatro de ellos en el futuro. El objetivo fundamental de este proyecto es darle solidez y robustez al sistema de iluminación de la pista, esto a través de 4 nuevos circuitos de servicio, 2 del lado norte y 2 del lado sur, en cada caso uno para luces pares y el otro para luces impares

- El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 15 de la Sesión Ordinaria 71-2018 del 12 de diciembre 2018, aprobó la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Cambio 77-18 "Nuevo Sistema de Luces de Pista del AIJS, con un costo real de \$6.175.154.22, que la Dirección General de Aviación Civil deberá reintegrar al Gestor.

La Obra se encuentra concluida al 100%, y no se traslada a tarifas para no afectar la competitividad del Aeropuerto.

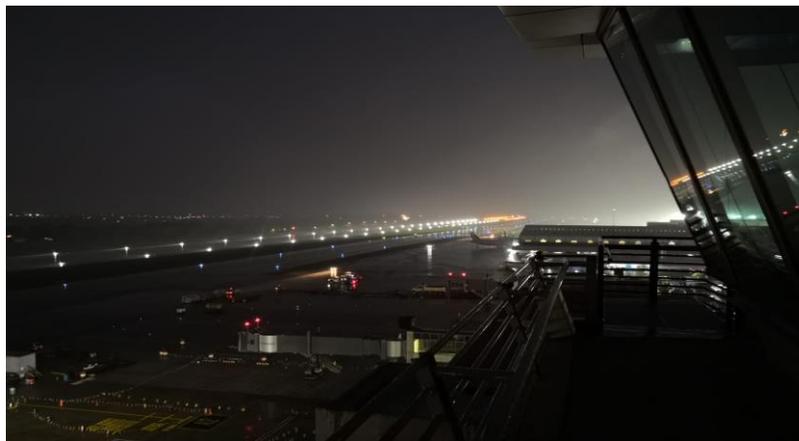
Se adjuntan fotografías del proyecto concluido:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 135 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 136 de 245



5. Mantenimiento Mayor MM 78-18 "Rehabilitación de la Calle de Rodaje Alfa del AIJS", con un precio tope de \$896.608,96. Dicho costo se traslada a tarifas en el periodo 2019-2020.

El proyecto tiene el siguiente alcance:

Contempla la rehabilitación de la carpeta asfáltica de la Calle Rodaje Alfa, cuya zona a intervenir es frente al Edificio Terminal, cuya ubicación puede observarse en la siguiente imagen (*Ver Fig. 1*).

El objetivo general es aumentar la vida útil de la estructura de pavimento, en este sector, evitando un deterioro mayor a futuro que implique una inversión mucho más onerosa.



Figura 1. Zona a intervenir de la Calle de rodaje Alpha

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 137 de 245

Además, incluye:

- *Perfilado de la superficie existente y luego el asfaltado de una capa de rodamiento de aproximadamente 550 metros de largo x 20 metros de ancho en un espesor de 11cm, utilizando una mezcla asfáltica tipo P-401, de acuerdo con las directrices de la FAA.*
- *Se estima un total de 3,000 toneladas métricas de concreto asfáltico.*
- *El proyecto contempla igualmente el repintar toda la sección intervenida.*

➤ El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 05 de la Sesión Ordinaria 63-2019, del 27 de agosto 2019, aprueba la Recepción Definitiva, del Mantenimiento Mayor 78-18 "Rehabilitación de la Calle de Rodaje Alfa del AIJS"; en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del Mantenimiento Mayor 78-18 "Rehabilitación de la Calle de Rodaje Alfa del AIJS".
2. Aprobar el traslado a tarifas de la suma de **\$ 885.275,05** (ochocientos ochenta y cinco mil doscientos setenta y cinco dólares con 05/100), que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto.
3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

La Obra se encuentra concluida en un 100%, y se traslada a tarifas aeronáuticas 2020

Se adjunta fotografías.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 138 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 139 de 245

- 6. Orden de Cambio 66-17 “Nuevo Hangar de Coopesa - fase 1 Calle de Rodaje Julieta”. Con un precio tope de \$44.422.760,41, financiado por la DGAC. Eventualmente la DGAC podría trasladar a tarifas aeronáuticas el monto de \$7.581.830,00, que corresponde al Conector Julieta, por ser parte del proyecto que se pondrá en operación en el lado aire. El Costo del Hangar lo recuperara la DGAC por medio de la tarifa que le cobre a Coopesa por el uso de las Instalaciones.**

NO SE TRASLADA A TARIFAS AERONAUTICAS DEL AIJS

El alcance del proyecto contemplaba la construcción de un Hangar de Mantenimiento de Aeronaves y obras asociadas, más el Conector Julieta, el cual se divide en Conector Norte y conector Sur.

<i>Costos del hangar de Coopesa y Conector Julieta</i>				
<i>Elemento</i>	<i>Hangar de Coopesa</i>	<i>Conector Julieta Norte</i>	<i>Conector Julieta Sur</i>	<i>Hangar de Coopesa y Conector J</i>
<i>Componente</i>	<i>Monto</i>	<i>Monto</i>		
<i>Costos del Contratista</i>	27,785,000.00	2,304,667.71	3,097,343.29	33,187,011.00
<i>Costos Indirectos de Aeris</i>	2,324,493.10	345,700.16	464,601.49	3,134,794.75
<i>Contingencia (5%)</i>	1,389,250.00	115,233.39	154,867.16	1,659,350.55
<i>Total costos del Proyecto (CD +CI)</i>	31,498,743.10	2,765,601.29	3,716,811.95	37,981,156.30
<i>CEMAC (16,96%)</i>	5,342,186.83	469,045.98	630,371.31	6,441,604.11
<i>Total Hangar de Coopesa</i>	\$36,840,929.93	\$3,234,647.27	\$4,347,183.25	\$44,422,760.41

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 140 de 245

ANTECEDENTES:

- 1) El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 09 de la Sesión Ordinaria 77-2017 del 17 de octubre 2017 acordó lo siguiente:

“Primero: De conformidad con el criterio y recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0538-2017 del Órgano Fiscalizador,

1. Aprobar la Orden de Cambio No. 66-17 y el y Anteproyecto Conceptual del proyecto denominado “Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS, para el mantenimiento de aeronaves con Plataforma Asociada, pista de rodaje e instalaciones y servicios Relacionados”, con un precio tope de \$44,422,760.41 (Cuarenta y cuatro millones cuatrocientos veintidós mil setecientos sesenta con 41/100 dólares), distribuidos de la siguiente manera:

Costos del hangar de Coopesa y Conector Julieta				
Elemento	Hangar de Coopesa	Conector Julieta Norte	Conector Julieta Sur	Hangar de Coopesa y Conector J
Componente	Monto	Monto		
Costos del Contratista	27,785,000.00	2,304,667.71	3,097,343.29	33,187,011.00
Costos Indirectos de Aeris	2,324,493.10	345,700.16	464,601.49	3,134,794.75
Contingencia (5%)	1,389,250.00	115,233.39	154,867.16	1,659,350.55
Total costos del Proyecto (CD +CI)	31,498,743.10	2,765,601.29	3,716,811.95	37,981,156.30
CEMAC (16,96%)	5,342,186.83	469,045.98	630,371.31	6,441,604.11
Total Hangar de Coopesa	\$36,840,929.93	\$3,234,647.27	\$4,347,183.25	\$44,422,760.41

- 2) Aeris mediante oficio GO-IC-18-575 del 13 de julio 2018, presenta al Órgano Fiscalizador Orden de Cambio 73-18 “Calle de Rodaje Julieta del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”
- 3) El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 05 de la Sesión Ordinaria 48-2018 del 18 de setiembre 2018 acordó lo siguiente:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 141 de 245

1. Aprobar el Paquete definitivo de la Fase 1 "Calle de Rodaje Julieta.", correspondiente la Orden de Cambio No. 66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS, para el mantenimiento de aeronaves con Plataforma Asociada, pista de rodaje e instalaciones y servicios Relacionados", con un costo total de referencia de \$7.083.334,79, el cual incluye el CEMAC.
2. Aprobar la forma de pago consistente en pagos mensuales contra avance de obra y verificación de razonabilidad del avance y el respaldo de las facturas. El procedimiento de pago será el siguiente: el Órgano Fiscalizador será el encargado de verificar que la factura que se presente cuente con el respaldo correspondiente y la razonabilidad en cuanto al avance de la obra. Dicho documento se dirigirá al CETAC para que éste apruebe el pago y lo ordene a quien corresponda.
3. Aprobar el esquema de subcontrataciones propuesto por Aeris.
4. Aprobar un plazo de ejecución de la primera fase del proyecto por 100 días naturales, a partir de la orden de inicio.

4) El CETAC mediante artículo 6 de la sesión ordinaria 11-2019 del 12 de febrero 2019 acuerdo lo siguiente:

1. Aprobar la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Calle de Rodaje Julieta Norte, que es parte de la Fase I "Calle de Rodaje Julieta", de la Orden de Cambio N°66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el AIJS.

La Fase 1 correspondiente al Conector Julieta se encuentra con un avance del 90%. Aunque el Conector norte de Julieta ya se encuentra al 100%

Se adjunta fotografías del trabajo



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 142 de 245

Ubicación del proyecto



7. Orden de Cambio N°75-18 "Facilidades para Empresas de Soporte en Tierra del AIJS -Fase 1: Área de Estacionamiento para Equipos". Con un precio tope de \$ 1.741.520,53 . Este costo no se traslada a Tarifas.

Esta Orden de Cambio tiene como objetivo construir una nueva área para el estacionamiento de los Equipos de Soporte en Tierra (GSE por sus siglas en inglés), que operan dentro del AIJS, con la finalidad de tener capacidad para la cantidad de equipo existente, con las condiciones adecuadas para hacer más eficiente las

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 143 de 245

operaciones brindadas por estas empresas, ya que en la actualidad las áreas son muy limitadas y las condiciones de algunas no son las idóneas. De igual manera, permitirá reubicar los equipos GSE que se encuentran al este de la Posición N°1 de la rampa principal, en una zona donde constituyen una desviación al proceso de certificación del AIJS por encontrarse dentro de la "franja de pista", y a la vez permitiendo el desarrollo de las obras al sur. Adicionalmente, parte de los equipos ubicados en el sector norte del Bloque G pueden trasladarse al nuevo parqueo, generando espacio para potencializar el desarrollo de sus oficinas u otras necesidades de apoyo a las empresas de soporte en tierra, así como mejorar aspectos ambientales y económicos de la operación del AIJS.

Finalmente, liberar esa zona de parqueo de equipos al este de la Posición N°1 resulta indispensable para la construcción de la Calle Perimetral, que es el Ítem N°320 del Programa de inversión de Capital, y que se construye como parte de los proyectos denominados "Desarrollo Sur"

- El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 05 de la Sesión Ordinaria 34-2019 del 14 de mayo 2019, aprobó Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Cambio N°75-18 "Facilidades para Empresas de Soporte en Tierra del AIJS "

EL PROYECTO SE ENCUENTRA CONLUÍDO AL 100% Y EN OPERACIÓN.

Esta inversión no se traslada a tarifas, a pesar de ser una mejora importante del lado aéreo, para la operación de las empresas de Servicio en Tierra



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 144 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 145 de 245

8. OC 76-18 “EXTENSIÓN DE LA CALLE DE RODAJE PARALELA SUR KILO”. Con un precio tope de \$16.473.228,31. Financiado por la DGAC. NO SE TRASLADA A TARIFAS

El Gestor Interesado presentó propuesta de la Orden de Cambio N°76-18 "Extensión de la Calle de Rodaje Paralela Sur -Kilo", junto con el Paquete Técnico de la obra.

Alcance de la Obra

El alcance de este paquete de proyecto contempla todos los servicios de diseño, procura y construcción para el desarrollo de la extensión de la Calle de Rodaje Paralela Sur, lo cual permitirá ampliar dicha calle de rodaje hasta el conector existente Delta o "D", de tal manera, que con esta ampliación se genera un nuevo cuarto conector en el lado sur de la pista 07/25, que en su tramo a 30° seguirá denominándose "D" hasta su entronque con la calle de rodaje paralela que será una extensión de la Calle de Rodaje Kilo o "K". En la siguiente imagen se muestra la ubicación de la obra.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

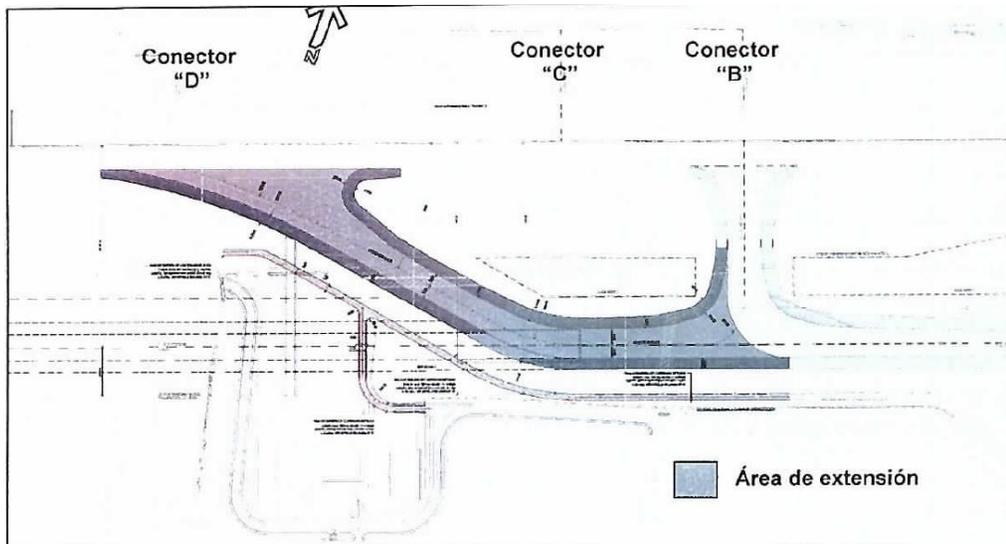
Referencias: N/A

Página 146 de 245

Esta extensión de calle de rodaje tiene una longitud estimada de 540m de largo, se construirá con concreto asfáltico con una sección típica de 23m de ancho de rodaje y espaldones de 10.5m a ambos lados de la vía y posee una separación del eje de la pista de aterrizaje de 182.5m para permitir movimientos simultáneos en ambas superficies.

Asimismo, contará con sistemas de subdrenajes, drenajes pluviales, pavimento flexible, obras de infraestructura pluvial, secciones de pavimentos, sistemas de iluminación, muros de contención, señalización horizontal, rotulación vertical, caminos perimetrales y áreas verdes, todos consistentes y alineados tanto con la normativa aplicable así con las bases de diseño establecidas para el ítem 120 "Calle de Rodaje Paralela Sur".

En la siguiente planta se muestra el área de alcance del proyecto



Si bien esta Orden de Cambio se enfoca en la extensión de la Calle de Rodaje Paralela Sur "Kilo", hay que hacer notar que en simultáneo se estarán desarrollando otras obras contractuales y proyectos complementarios, y que todos se integran en una sola unidad funcional, por lo que su ejecución debe estudiarse como un solo proceso. Dentro de las obras contractuales, se encuentra el proyecto de Relocalización y Extensión de la Calle La Candela, así como el conjunto de proyectos que componen el Desarrollo de Obras al Sur del AIJS, cuyos paquetes se sometieron a conocimiento del OFGI el 11 de junio mediante oficio GO-lc-18-465 y el 5 de julio de 2018 mediante oficio GO-lc-18-541 respectivamente

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 147 de 245

- El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo 25 de la Sesión Extraordinaria 88-2019 del 27 de noviembre 2019, aprueba la Recepción Definitiva, de la Orden de Cambio 76-18, en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del proyecto Orden de Cambio No. 76-18 "Extensión de la Calle de rodaje Paralela Sur- Kilo", con un costo real a reconocer de **\$14,879,255,55** (Catorce millones ochocientos setenta y nueve mil doscientos cincuenta y cinco con 55/100 dólares.) Según el siguiente detalle:

Rubro	Monto ajustado OFGI
Costo directo del Contratista	\$9 808 044,18
Costo indirecto del Contratista	1 489 716,58
Costo indirecto del proyecto	889.256,00
Contingencia	534.644,96
Subtotal	12.721.661,72
CEMAC 16.96%	2.157.593,83
TOTAL	\$14.879.255,55

La obra se encuentra concluida en un 100%.

A pesar de ser una inversión importante para la operación del AIJS, y financiada por la Administración, no se traslada a tarifas. Lo anterior para no afectar la competitividad del aeropuerto.

Anexo Fotográfico

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 148 de 245

Extensión Kilo (señalización para ingreso a la Pista 07/25)



Extensión calle de rodaje Kilo (vista de oeste hacia este) también se puede observar el tránsito de aeronaves en pista 07/25, calle de rodaje MIKE y calle de rodaje LIMA)



Extensión Kilo (vista de Este a Oeste)

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 149 de 245



Extensión Kilo (vista de Oeste a Este)



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 150 de 245



9. Mantenimiento Mayor 83-19 “Rehabilitación Área de Barra de Parada de la Bahía de Espera 07” del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. –AIJS. Con un precio tope de \$201.342,23. Se Traslada a Tarifas aeronáuticas 2020

Antecedentes:

A. Mediante oficio GO-IC-19-421 del 22 de mayo 2019, el Gestor Interesado presentó a conocimiento del Órgano Fiscalizador, el Mantenimiento Mayor 83-19 “Rehabilitación Área de Barra de Parada de la Bahía de Espera 07” del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, señalando textualmente lo siguiente:

(...)

“En atención a las obligaciones del Contrato de Gestión Interesada (CGI); el Gestor ha identificado una desviación en la calidad del pavimento en la bahía de espera de la cabecera 07, la cual es necesario intervenir a la brevedad posible. Aprovechando el NOTAM de Cierre de Pista que inició el 2 de mayo para la construcción del conector Mike, se le solicita al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada (OFGI) aprobar el Mantenimiento Mayor para realizar ese trabajo de rehabilitación durante este mismo

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 151 de 245

periodo para así minimizar las interrupciones a las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), y lograr una economía en el costo al tener al contratista, ya en sitio.

Por lo tanto, la obra sería realizada por la empresa Edica y su subcontratista MECO, quienes lograrían ejecutarla en un plazo de 42 días, siempre y cuando la misma se pueda realizar de manera concurrente con el NOTAM de Cierre de Pista que se encuentra en vigor para la construcción del Conector Mike, con un costo de \$172,482.91 (incluyendo el CEMAC) que se trasladaría a las tarifas del AIJS en el centro de costo aplicable.

Antecedentes

El área identificada para la intervención se localiza en el sector oeste de la calle de Rodaje Alfa, la cual es la zona de espera para el ingreso a la pista 07, en la que se dan la mayor cantidad de operaciones (aproximadamente un 70% de las operaciones de los aviones). En este sector las aeronaves se mantienen en espera hasta el momento de la aprobación por parte de la torre de control a desplazarse a la cabecera 07. Estos tiempos de espera o de desplazamiento lento provocan cargas estáticas o cartas lentas en la estructura del pavimento las cuales han generado deformaciones en la superficie que, al darse de manera repetitiva durante la operación normal del aeropuerto, se han acumulado y generado hundimientos o deformaciones que a la fecha abarcan una extensión del orden de los 1400 metros cuadrados.

En la siguiente figura se puede apreciar la ubicación y el área a ser rehabilitada.



Como parte de las evaluaciones del gerenciamiento de los pavimentos de pista, calles de rodaje y rampas, el Gestor efectúa la medición del Índice de Condición del Pavimento (PCI). Esta es una herramienta que permite cuantificar los deterioros en las estructuras de pavimento, categorizándolas y observando la progresión de los deterioros en los pavimentos a través del tiempo. Los resultados de la última medición del PCI, efectuados en 2017, han arrojado la importancia de este Mantenimiento Mayor. Como se muestra en la siguiente tabla que hace referencia al plano que también se muestra de seguido, los valores del índice de condición del pavimento específicamente para las secciones del área afectada son bajos, se cuenta con un valor aceptable y dos valores con condición muy deficiente.

15 de diciembre de 2022

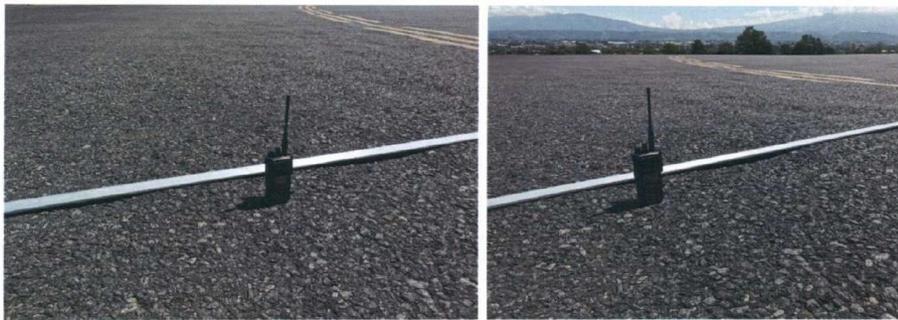
CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 152 de 245

Sección	Muestra	PCI	Condición
HP-07	41	28	Muy Pobre
TWA-1A	16	64	Media
TWA-1A	17	30	Muy Pobre

En las siguientes fotografías se aprecia la severidad de las deformaciones:



Esta condición del pavimento ya está generando problemas operacionales, tal y como lo evidencian al menos dos incidentes dónde las aeronaves han tenido dificultades para avanzar en esta zona o han tenido que utilizar el máximo de la fuerza disponible en el "taxeo", lo cual refuerza la importancia de realizar el Mantenimiento Mayor

B. El Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0019-2020, del 16 de enero 2020, remite al CETAC la recomendación de aprobación de la Recepción Definitiva del Proyecto, en los siguientes términos:

1. Aprobar la Recepción Definitiva del del Mantenimiento Mayor 83-19 "Rehabilitación Área de Barra de Parada de la Bahía de Espera 07", del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", con un costo real a reconocer de \$ 172,246.53 (Ciento setenta y dos mil doscientos cuarenta y seis dólares con 53/100), que incluye el CEMAC)

2. Aprobar el Traslado a tarifas de la suma de \$ 172,246.53 (Ciento setenta y dos mil doscientos cuarenta y seis dólares con 53/100, que es el precio menor entre el Precio Tope y el Costo real del proyecto, Mantenimiento Mayor 83-19 "Rehabilitación Área de Barra de Parada de la Bahía de Espera 07", del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

3. Se le indica al Gestor que la entrega de esta documentación, así como la recepción de las obras y equipos, no eximirá al Gestor de sus responsabilidades constructivas (vicios ocultos) o sobre los equipos, ni de su deber de ponerlas en marcha, operarlas y mantenerlas por toda la vigencia del contrato.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 153 de 245

El Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo 09 de la Sesión Ordinaria 07-2020 del 27 de enero 2020 aprobó la Recepción Definitiva.

El mantenimiento Mayor se encuentra concluido en un 100

Fotografía 1



Fotografía 2



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

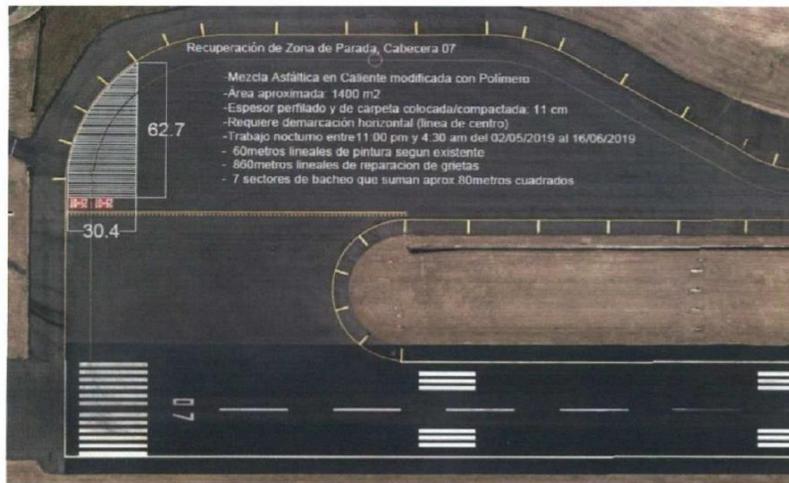
Referencias: N/A

Página 154 de 245

Fotografía 3



En la siguiente figura se puede apreciar la ubicación y el área a ser rehabilitada.



10. Orden de Cambio 66-17 “Habilitación del Comedor de Empleados del AIJS”

Mediante artículo 05 de la Sesión Ordinaria 55-2019 del 30 de julio 2019 el Consejo Técnico de Aviación Civil, aprobó la Puesta en Servicio. Costo real de \$2.339.144,61

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 155 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 156 de 245



11. ítem 490 Edificio de Mantenimiento del AIJS

Mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 73-2019 del 9 de octubre 2019, el CETAC aprobó la Recepción Definitiva, con un monto de \$879.574,28

ANEXO DE FOTOS

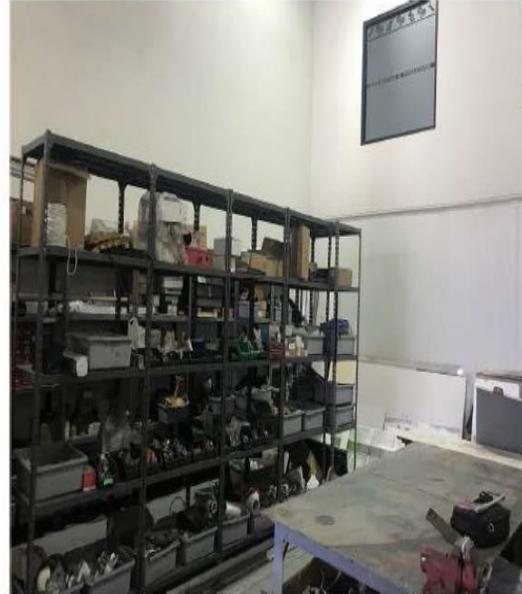


15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 157 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 158 de 245



CONDICIONES TARIFARIAS 2019

Todos los proyectos del lado aire y lado terminal, ejecutados y puestos en servicio durante el 2018 y 2019, se encontraban pendientes de trasladar a tarifas aeronáuticas.

Dichas obras ejecutas y puesta en operación, pero que en ese momento estaban pendientes de trasladar a tarifas se enumeran en los siguientes cuadros:

Proyectos que se trasladan a tarifas del lado aire	Dólares
Mejoras al este de la Calle Perimetral	821 210,51
Realineamiento y expansión Calle la Candela	4 185 076,47
RESA al este de la Cabecera 25	1 359 049,94
Extensión de la Pista al este de la Cabecera 25	1 536 582,13
Puentes de abordaje 12 y 13, bloque V	1 371 642,48
Calle de rodaje paralela Sur	14 243 091,50
Mantenimiento Mayor 78-18 "Rehabilitación de la Calle de Rodaje Alfa	885 275,05
Rehabilitación Área de Barra de Parada de la Bahía 07	172.246,53

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 159 de 245

TOTAL	24 574 174,61
Proyectos que se trasladan a Tarifas No Aeronáuticas	
Edificio de Mantenimiento del AIJS	879 574,28
Expansión Salas al Oeste, Bloque V	18 431 773,70
Terminal Doméstica	3 278 389,00
Comedor de empleados del AIJS	2 339 144.61
Realineamiento de la Calle Alrededor del Parqueo de Empleados	1 994 168,00
TOTAL	26 923 049,59

El tema de no haberse trasladado a tarifas estas inversiones en el 2019, obedecía a un asunto de competitividad, ya que el plazo del Contrato de Gestión Interesada del AIJS vence el 4 de mayo 2026, lo que significa que solo le restaban 6 años de vigencia. Sin embargo, si en esos momentos se hubieran trasladado a tarifas del lado aéreo, inversiones ejecutadas en 2019 por la suma de \$24 574 174,61, se debía tener en consideración que dichas inversiones se deben recuperar o amortizar en un plazo menor (6 años) a los 10 establecidos en la metodología tarifaria del CGI, situación que presionaría al alza las tarifas.

Estas inversiones ya ejecutadas y recibidas por la administración, las cuales debían trasladarse a tarifas del lado aire, según la metodología del Contrato de Gestión Interesada, tenían un impacto importante en el incremento tarifario, y por ende en los costos de operación de las líneas aéreas, ya que, el resultado para la operación de una aeronave A320, al trasladar a tarifas el costo de los \$24 574 174,61, se estaría pasando de \$218 la operación de un A-320 a \$680 en el 2020, o sea un incremento porcentual del 314%. **Esta situación bajo las proyección antes de la pandemia.**

Los efectos de estos costos provocaron que las líneas aéreas y demás operadores del aeropuerto, acudieran a los jefes de la Institución, para que se tratara de buscar alternativas de solución que mitigaran el impacto en las tarifas.

Ante esta situación, previo a la pandemia se inició un proceso de búsqueda de alternativas para mitigar el impacto, tales como:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 160 de 245

1. No pasar las inversiones a tarifas y que el CETAC indemnice al Gestor
2. Trasladar la inversión ejecutada a tarifas, pero extraer del cálculo tarifario el factor de ajuste de las MTOWS entre lo proyectado en la petitoria anterior y lo realizado, con el fin de no impactar mucho la tarifa aeronáutica de infraestructura, y en su lugar que el Gestor plante un reclamo administrativo por ese reajuste.
3. También se ha valorado la posibilidad de que la Administración haga frente a algún pago directo, de alguno de los proyectos ejecutados, como es el caso del proyecto denominado: "Realineamiento y Expansión de la Calle la Candela", que tiene un costo \$ 4 185 076,47.
4. Otra valoración que se ha venido discutiendo es la posibilidad de ampliar el plazo del contrato de Gestión Interesada, para que el Gestor disponga del plazo requerido para la recuperación de las inversiones.

Existen algunos aspectos que deben considerarse, para entender por qué el retraso en la ejecución de algunas obras, según el Plan maestro 2011:

Según se establece en el PM 2011, para el desarrollo de las Salas de Abordaje al oeste, era determinante las reubicaciones de Coopesa, RECOPE y Sansa, así como la reubicación de las instalaciones de Bomberos al sur.

De conformidad con el Plan Maestro 2011, el proyecto de las nuevas Instalaciones de Bomberos se ubicaba en el sur del aeropuerto, para lo cual, a su vez se requería de algunos proyectos habilitadores, como era la reubicación de la Calle La Candela. Pero para poder desarrollar esos proyectos se requerían expropiar todos los terrenos requeridos al sur del AIJS. Sin embargo, algunos terrenos que eran fundamentales para el desarrollo de las obras, fueron puestos en posesión del Gestor hasta en julio 2017 (lote 82), y en mayo 2017 el Lote 187 y 186-2 (Bar La Candela). Quedando pendiente varios lotes, conocidos como lotes: 192, 193, 194, 195 y 198, que incluso el proceso de expropiación aún no ha concluido. Situación que imposibilitaba la ejecución de las obras.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 161 de 245

Adicionalmente, los terrenos donde se ubicaban RECOPE, SANSA Y COOPESA, aún no se habían puesto a disposición del Gestor, para el desarrollo de las obras al oeste de la terminal, las cuales a su vez dependían de la reubicación de Bomberos.

Ante esta situación, y dado que el desarrollo del AIJS estaba diseñado básicamente para crecer hacia el oeste, donde el Plan Maestro aprobado en el 2011 se definió la construcción de 8 puentes de abordaje al oeste y solo uno al este.

Para poder desarrollar el proyecto diseñado del AIJS, tal y como se contempló desde el plan Maestro de TAMS y la actualización del 2011, se requerían disponer de los terrenos ocupados por RECOPE (Antiguo plantel), Estación de Bomberos, terminal de Sansa. Mantenimiento Star y COOPESA, así como una serie de terrenos al sur del aeropuerto.

El no disponer de estos terrenos en forma oportuna provocó que los proyectos no se pudieran ejecutar conforme al cronograma y Plan Maestro 2011.

MULTAS

Durante este periodo se aplicaron tres multas, una por falta de cumplimiento de las etapas establecidas en el Apéndice E del C.G.I., específicamente lo relativo a la presentación del Anteproyecto Conceptual y el Paquete Definitivo y las otras dos por retraso en el inicio de la obra, de los siguientes proyectos:

1. Item 250 Expansión de la Terminal al Oeste

Se establece una multa por el retraso en la entrega del Paquete Definitivo y documentación necesaria para la justificación del ítem 250, por el monto de \$39.250,00 (TREINTA MIL DOCIENTOS CINCUENTA DOLARES AMERICANOS)

2. Ítem 203 “Equipamiento y Mejoras a Edificio Terminal Existente -Fase II”,

3. Item “Sistema de Clasificación para el manejo de Equipaje”

Se procede a la aplicación de la multa por incumplimiento de plazos para el inicio de las obras, por el monto de \$813.500,00.

Dichos montos ya fueron cancelados por el Gestor.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 162 de 245

PERIODO 2020.

Declaratoria de emergencia por la pandemia mundial, ocasionada por el COVID 19, y cierre de fronteras en el país.

En virtud de las afectaciones económicas provocadas por la pandemia y el cierre de fronteras, en el ámbito aeronáutico de nuestro país, no solo a los operadores aéreos, a los prestadores de servicios en tierra y comerciales, sino que también a los ingresos del Gestor y de la Dirección General de Aviación Civil, se procedieron a buscar algunas medidas de mitigación que ayudaran a los operadores pero a su vez que se mantuviera un balance en donde tanto los distintos Operadores, Gestor y DGAC se vean los menos perjudicados, dentro de las condiciones y efectos que la pandemia provoca dentro de la economía nacional.

Las medidas propuestas y aprobadas por el CETAC están:

A.-) Tarifas No Aeronáuticas del AIJS.

Mientras el Gobierno de la República mantenga el Decreto de Emergencia y las medidas de cierre de fronteras, de conformidad con el siguiente detalle:

- 1.- Exonerar del pago de las rentas por metro cuadrado del Edificio principal, Terminal Doméstica, Campo Aéreo y Campo Terrestre, a las aerolíneas internacionales, aerolíneas nacionales, concesionarios comerciales, publicidad, operadores de servicios en tierra, empresas de seguridad.
- 2.- Aplicar una reducción de 10% de la tarifa de renta de las oficinas de las aerolíneas cargueras.

B-) Tarifas del lado aéreo del AIJS. (Aterrizaje, aproximación, iluminación, puentes y buses, estacionamiento e infraestructura)

Mientras el Gobierno de la República mantenga el decreto de Emergencia y las medidas de cierre de fronteras, de conformidad con el siguiente detalle:

- En operaciones aeronáuticas internacional: Aplicar una reducción en las tarifas de un 77%. (Aterrizaje, aproximación, iluminación, puentes y buses, estacionamiento e infraestructura)

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 163 de 245

- En operaciones aeronáuticas internacionales de carga: Aplicar una reducción de un 10% en las tarifas (Aterrizaje, aproximación, iluminación, estacionamiento e infraestructura)
- En operaciones aeronáuticas locales: Aplicar una reducción de la tarifa del 100% (Aterrizaje, aproximación, iluminación, buses, estacionamiento e infraestructura)
- Tarifa de estacionamiento en el AIJS: Aplicar una reducción en la tarifa del 100% a aquellas aeronaves de líneas aéreas y que estuviesen utilizando la plataforma de parqueo desde el 18 de marzo de 2020 hasta la adopción del presente acuerdo. Esta reducción opera también para las aeronaves que se encuentran en las mismas condiciones en la rampa doméstica. Las nuevas solicitudes, que se presenten con posterioridad a la fecha del presente acuerdo, se aplicará una reducción de tarifa de un 50%.

C.- Sobre la petición del Gestor frente a sus subcontratistas comerciales.

1. Durante el periodo de cierre de fronteras, se suspenda el cobro a los concesionarios comerciales del AIJS de los siguientes rubros: Metros cuadrados que corresponden a imagen y promoción, monto mínimo garantizado y parqueo, de esta forma solo se procederá con el cobro del porcentaje de ventas.
 - 2.- Exonerar el pago a los contratos de publicidad que mantienen con sus contratistas, por estimarla razonable mientras permanezca el cierre de fronteras decretado por el Gobierno, o bien extender el plazo de los contratos por el mismo periodo que se mantengan las fronteras cerradas.
 - 3.- Aceptar la propuesta del Gestor para aplicar una flexibilización en el crédito y un período de gracia de acuerdo con la evolución de la emergencia a partir de la facturación de marzo. Se estima que el periodo de gracia sugerido por el Gestor de 30 días es razonable y además durante el cierre de fronteras no se aplicarán intereses moratorios a la facturación emitida durante la vigencia del cierre de fronteras.
- Modificar temporalmente el plazo de pago de las facturas de cobro, a 30 días naturales, hasta diciembre 2020

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 164 de 245

- Autorizar a Aeris Holding Costa Rica, para que en forma temporal (del 1 agosto al 31 de diciembre 2020) renegocie las condiciones económicas de los contratos comerciales, para lo cual deberá respetar lo siguiente:
 - Mantener como mínimo la tarifa base de renta definida en el Apéndice tarifario vigente, o sea \$36.29 m2, así como los porcentajes de venta definido en el Contrato de Gestión Interesada.
 - Dejar a criterio del Gestor la posibilidad de que a la hora de realizar las negociaciones con cada concesionario, valore exonerar total o parcialmente el porcentaje del 64.8% que le corresponde a Aeris, a fin de brindar un mayor apoyo a los concesionarios.
 - Indicar al Gestor, que conforme a su manifestación expresa en su oficio GO-CO-20-677, no podrá incluir dentro del cálculo del desequilibrio financiero generado por la situación de fuerza mayor desatada por la pandemia del Covid-19, la merma de ingresos que la medida pueda generar desde el 1 de agosto y hasta el 31 de diciembre del 2020.
 - Autorizar al Gestor para que la facturación por Áreas No Dedicadas de aerolíneas de agosto 2020, se suspenda por 30 días hábiles a partir de 8 de setiembre, para que presente a la Administración una alternativa que sea más equilibrada y que promueva el retorno del tráfico.
 - Suspender la Facturación de las Áreas Comunes a los operadores aéreos, por ocho meses, a partir del 1 de agosto 2020 y hasta el 31 marzo 2021.
 - Incrementar la Tarifa Alternativa de Parqueo (TAP) en \$1.75, para que se fije dicha tarifa en \$7.44 por persona, hasta por un plazo de dos años.

Suspensión de Obras:

Se aprueba la suspensión temporal de los proyectos en ejecución y reducción del mantenimiento

La Pandemia del COVID-19 como un Evento de Fuerza Mayor

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 165 de 245

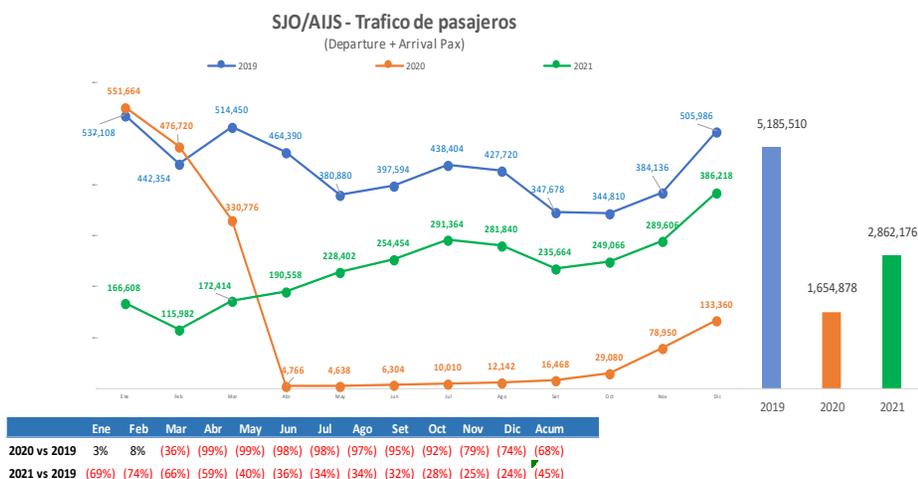
Sobre el COVID 19 interesa destacar que se trata de un virus que se ha diseminado por todo el mundo con graves consecuencias, y que desde el punto de vista jurídico no queda duda de que se califica como una situación de **fuerza mayor**

25.1 EVENTOS DE FUERZA MAYOR

Un “Evento de Fuerza Mayor” significará cualquier circunstancia inevitable, extraordinaria e insuperable que no está dentro del control razonable, directo o indirecto, de la parte afectada, en el tanto dicha circunstancia, a pesar del ejercicio de diligencia razonable, no pueda ser prevenida, o cuya causa no pueda ser prevenida, evitada o eliminada por dicha parte.

DESEQUILIBRIO DEL CGI

El evento de la Pandemia y cierre de fronteras, ocasiona una caída en la demanda de casi un 70%, paso de 5.185.510 pasajeros en el 2019 a 1.654.878 en 2020, tal y como se logra visualizar en el siguiente gráfico



Situación similar ocurre con la caída en los ingresos del AIJS, según se muestra en el siguiente cuadro

AÑO	PRESUPUESTO	INGRESO REAL	INGRESO CETAC	PASAJEROS
2019	₡ 75 385 942 603	₡ 64 889 973 299	₡ 27 769 428 033	5185510
2020	₡ 32 687 881 229	₡ 25 682 753 629	₡ 9 512 625 106	1654800
2021	₡ 40 430 536 869	₡ 35 382 694 017	₡ 10 571 851 175	2862176
2022	₡ 38 557 107 414		₡ 10 579 809 965	3069444

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 166 de 245

Esta situación habilita al Gestor a que pueda presentar un reclamo por desequilibrio, en este sentido, a nivel contractual el CGI estableció un capítulo que regula este derecho al equilibrio financiero, lo anterior a partir del artículo XVIII.

18.1 DERECHO AL EQUILIBRIO FINANCIERO DEL CONTRATO

El Gestor tiene el derecho y el CETAC la obligación a que se mantenga el equilibrio financiero del Contrato, de tal manera que el balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado durante el Plazo

18.2 REVISION EXCEPCIONAL DE LAS CONDICIONES FINANCIERAS

Excepcionalmente podrán revisarse las condiciones financieras de la relación contractual cuando se esté en alguno de los 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 substancial 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.

18.3 ALTERNATIVAS PARA EL REESTABLECIMIENTO DEL EQUILIBRIO FINANCIERO

Cuando el Gestor demuestre que se está en alguno de los supuestos de excepción y se satisfagan los requisitos establecidos en la cláusula 18.2 anterior, el CETAC procederá a reestablecer el Equilibrio Financiero del Contrato mediante una revisión de los precios firmes, incluyendo el porcentaje de participación en Ingresos Distribuibles y/o el margen sobre la tasa base de financiamiento, una revisión de los requisitos de inversión, incluyendo la programación y alcance de una o varias obras del Plan Maestro, una revisión del monto compartido con el CETAC de costos asociados con obras u operaciones, una modificación en los Ingresos Reservados al CETAC, una modificación al Plazo del Contrato o mediante cualquiera de los mecanismos previstos por la LCA.

18.5 FORMULAS Y PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR LA REVISIÓN

Cuando a juicio del Gestor se diera una circunstancia de las descritas en este Contrato que permita la aplicación de los mecanismos para el reestablecimiento del Equilibrio Financiero del Contrato, el Gestor presentará por escrito una solicitud al CETAC en la que sustentará su petición, y sugerirá la(s) medida(s) correctiva(s), de acuerdo a la cláusula 18.3, que considere más conveniente(s). Dichas medidas correctivas sugeridas por el Gestor no podrán ser cambiadas por el CETAC, a menos

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 167 de 245

que éste demuestre de forma razonable la imposibilidad de la aplicación de la medida sugerida en tanto pueda afectar la viabilidad de las actividades propias del CETAC. El CETAC podrá, en un plazo de diez (10) días hábiles, solicitar información adicional al Gestor.....

Acciones tomadas por el CETAC a finales del 2020

Ante la situación que se arrastraba del 2019, sobre las obras que se debían trasladar a tarifas, con la consecuencia que eso generaba en las tarifas aeroportuarias, sumado a la situación del desequilibrio que se generó con el cierre de fronteras producto de la pandemia, el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante artículo tercero de la sesión Ordinaria 87-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 25 de noviembre del 2020, acordó:

1.- *Tener por desistido el recurso de apelación en subsidio presentado por Aeris Holding Costa Rica S.A., en contra de la "orden de inicio, segunda fase de la orden de cambio No.66-17 "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"; emitida por el Órgano Fiscalizador de la gestión interesada mediante oficio No. CETAC-OFGI-FG-OF-0487-2020.*

2.- *Tener por acreditada que la situación de urgencia de trasladar el hangar de Coopesa ha desaparecido, debido a la disminución de los flujos de pasajeros que ha provocado la pandemia ocasionada por el virus COVID 19.*

3.- *Aceptar la liquidación por acuerdo mutuo y sin responsabilidad para las partes, de la orden de cambio No. 66-17 denominada "Nuevo Hangar de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", quedando claro que el Consejo Técnico de Aviación Civil mantiene el interés de que las obras para el traslado de Coopesa se realicen tan pronto las condiciones de la demanda y la situación financiera lo permitan.*

4.- *Instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que tenga informado a este Consejo sobre el momento en que, por haberse recuperado las condiciones financieras y operativas existentes antes del COVID 19, sea prudente y factible retomar el proyecto del traslado de Coopesa.*

De conformidad con el acuerdo adoptado y transcrito anteriormente, el CETAC mediante artículo cuarto de la sesión Ordinaria 87-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 25 de noviembre del 2020, acordó

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

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 168 de 245

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

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

OBRAS NO AERONAUTICAS (Terminal) A RECONOCER COMO PAGO DIRECTO AL GESTOR (\$5,460,000)		
Item	Proyecto	Costo aprobado
204	Terminal Doméstica	\$ 3 278 389,00
380	Realineamiento de la Calle Alrededor del Parqueo de Empleados del AIJS	\$ 1 994 168,00
490	Edificio de Mantenimiento del AIJS. (El costo total aprobado por el CETAC para este proyecgto fue de \$879,574,28. En este caso se abona la suma de \$187,443, quedando por reconocer la suma de \$692,131,28)	\$ 187 443,00
Total Terminal		\$ 5 460 000,00

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 169 de 245

Adicionalmente, la Administración en el mes de diciembre del 2021, para aprovechar recursos disponibles procedió a realizar dos pagos directos adicionales:

1. Cancelación saldo Edificio de Mantenimiento AIJS: El costo era de \$879,574,28 se abonó de \$187,443 el 20/12/2020 y se canceló el saldo pendiente en diciembre 2021 por la suma de \$692,131,28
2. Abono proyecto Comedor de Empleados: el monto total del proyecto era \$2.339.144,61. Se efectuaron dos pagos parciales en diciembre 2021 de la siguiente forma A. \$855,177,52 + B. \$770,788,28, quedando un saldo por recuperar del proyecto de \$713,178,81.

Estos pagos realizados al Gestor tiene dos efectos muy positivos en el proyecto del AIJS a la hora de negociar la extensión del CGI: 1- Se disminuye el monto del desequilibrio 2- se tiene una rebaja todavía mas significativa en las tarifas a cobrar en el AIJS, logrando tarifas inferiores a los US\$300 hasta el 2026 y con un rango de US\$400 a US\$350 hasta el 2036, lo cual le da a la administración un mayor rango para negociar las obras a ser incluidas en la extensión del CGI y mejora la operación del AIJS.

SOBRE MEDIDAS SANITARIAS

Para enfrentar las medidas sanitarias establecidas por el Ministerio de Salud, posterior a la reapertura del AIJS, se debió generar una orden de Servicio denominada: OS 86-20 "Reinicio de Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID", con un precio tope de \$937.169,59, para la compra de equipo de toma de temperatura, lavamanos, dispensadores de sanitizantes, alfombras sanitizantes, acrílicos, rotulación, productos desinfectantes, alcohol, etc.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 170 de 245



PERIODO 2021

Mediante el oficio GO-DE-21-463 de fecha 8 de junio de 2021, el Gestor presenta el reclamo del desequilibrio proyectado del contrato, en la suma de **US \$142,148,322**, la alternativa de solución.

El Gestor solicitó que el CETAC compensara el desequilibrio por medio de una ampliación del plazo del Contrato por un periodo de 10 años adicionales, y además planteaba un plan de inversión por un monto cercano a los \$200 millones.

El Órgano Fiscalizador con la colaboración de los consultores externos, tanto en el ámbito legal como financiero, procedió al análisis del desequilibrio reclamado por el Gestor, y determinó un valor presente de desequilibrio de **US\$109.31 millones**

El CETAC mediante artículo quinto de la sesión ordinaria 91-2021 del 01 de diciembre del 2021 acordó, con base en los informes técnicos y financieros suministrados, establecer el monto del desequilibrio financiero en la suma de **US\$109,310,000** (ciento nueve millones trescientos diez mil dólares); dicho acuerdo, fue puesto en conocimiento del Gestor Interesado mediante oficio CETAC-AC-2021-1292 de 1 de diciembre de 2021

El Gestor Interesado mediante oficio GO-DE-21-1068 de 10 de diciembre de 2021, en forma expresa aceptó el monto del desequilibrio en los términos acordados por el CETAC.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 171 de 245

Que de conformidad con las cláusulas 18.3 y la 18.5 del CGI, el Gestor Interesado mediante oficio GO-DE-21-1068, de fecha 10 de diciembre de 2021 presentó una propuesta para restablecer el equilibrio financiero del CGI, con las siguientes medidas correctivas :

- a. Extensión del plazo del CGI en 10 años
- b. Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa en un monto \$2.409
- c. Atenuar el impacto de la amortización de las inversiones autorizadas y ejecutadas
- d. Implementar un programa de inversión de obras por un monto máximo de US\$203,344,000.00

El CETAC mediante el artículo quinto, adoptado en la sesión ordinaria 96-2021 de fecha 20 de diciembre del 2021, acordó

1. *Con fundamento en el artículo 18 del CGI, y como efecto directo de la situación de emergencia sanitaria nacional provocada por el COVID-19, se declara que las siguientes “circunstancias imprevisibles” citadas en el artículo 18.2 del CGI han afectado el equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada: “(a) Una reducción en el volumen de pasajeros y carga transportada y de operaciones aeronáuticas*
2. *Se declara que, dado que los efectos de la pandemia son de carácter general y no imputados a un período definido, y que los ingresos del CETAC son insuficientes para efectos de poder aplicar la fórmula 1 del Apéndice I, se debe aplicar la fórmula 2.*
3. *Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado por las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de US\$109,310,000*
4. *Se declara que, conforme con la cláusula 18.1 del Contrato de Gestión Interesada, el Gestor tiene el derecho y el CETAC la obligación de que se mantenga el equilibrio financiero del Contrato,*
5. *Para efectos de restituir el equilibrio, y de conformidad con el artículo 18.5 del Contrato, el CETAC acepta las siguientes medidas propuestas y aceptadas también por el Gestor para restituir las condiciones económicas originalmente pactadas, cuyo valor presente aplicando una tasa de descuento de 7,32% es de \$158,5 millones (ciento cincuenta ocho millones quinientos mil dólares), sujeto a las condiciones señaladas más adelante: i) Extender el plazo de vigencia del CGI hasta por 10 años a partir de la fecha actual de vencimiento, de tal forma que la nueva fecha de vencimiento se podrá*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 172 de 245

extender del 05 de mayo del 2026 al 5 de mayo del 2036. ii) Restituir el equilibrio por medio de una nueva tarifa establecida con el único propósito de recuperar el equilibrio (“COVID Recovery Fee” o “CRF”), fijada en un monto \$2.409 aplicado por pasajero entrando y \$2.409 aplicado por pasajero saliendo, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio haya sido restituido

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

i) Que el Gestor suministre un modelo de proyecciones financieras a satisfacción del OFGI que refleje únicamente las condiciones contempladas para efectos de la restitución del equilibrio económico del CGI (sin cualquier consideración de inversiones en obras no debidamente aprobadas por el CETAC).

ii) Que el Gestor presente al CETAC evidencia de la existencia, viabilidad financiera y validez de una garantía formal por parte de AERIS y sus accionistas del repago de su financiamiento actual, o bien de un nuevo crédito con el cual se cancelaría el financiamiento actual, que releva de toda participación en el riesgo financiero al CETAC y que el Gestor acepta sin condiciones todos los riesgos y responsabilidades

iii) Que el Gestor presente cada seis meses un informe con el comportamiento financiero semestral del CGI, de tal forma que el CETAC determine oportunamente el momento de alcanzar el equilibrio financiero del contrato

Adicionalmente, es importante señalar que en el 2021 se mantienen las medidas sanitarias establecidas por el Ministerio de Salud, conforme a la OS 86-20 “Reinicio de Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID”, para la compra de materiales, suministros, contratación de Cruz Roja, para medición de temperatura, y evaluación de casos sospechosos, con el fin de poder continuar operando con seguridad el AIJS.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 173 de 245



Pequeños Proyectos 2021

Adicionalmente, y como parte de la reapertura se inauguró el Mini Food Court y se ordenó el área de llegadas internacionales, para mitigar el acoso que reciben los turistas al salir del aeropuerto:

- Apertura del Mini Food Court



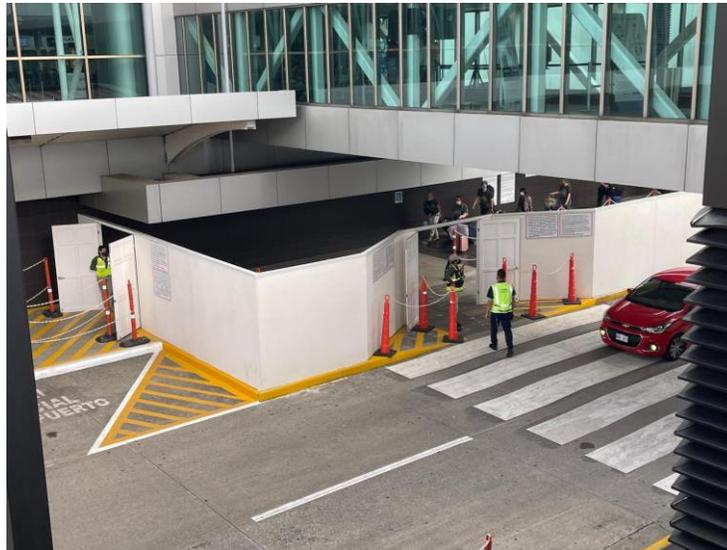
15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 174 de 245

- Apertura de área de Llegadas Internacionales (Meet and Greet)



Con este cerramiento se logró ordenar mucho la situación que se presentaba en llegadas internacionales, sobre todo con la venta de servicios ilegales.

- **Cumplimiento de actividades programadas del Plan de Mantenimiento.**

Mantenimiento preventivo del indicador de viento



Evaluación y mantenimiento de subestaciones eléctricas

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 175 de 245



Mantenimiento de puentes



Mantenimiento pintura de puentes móviles

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 176 de 245

Prueba de Coeficiente de Fricción 2021:

Fechas de intervención:

- Inicio: 10 de mayo
- Final: 10 de mayo



Personal de LANAMME preparando equipo para iniciar con las pruebas



Iniciando con las pruebas



Primera Corrida

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 177 de 245



Configurando y revisando el equipo para iniciar



Equipo de Remoción de caucho iniciando
con el texturizado a una presión de 28,000 psi

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 178 de 245



Mantenimiento mayor escalera eléctrica sobre puente A3 y A4



Demarcaciones

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 179 de 245

Otros temas 2021:

- **Recertificación del Sistema de Gestión de Calidad en su norma ISO 9001-2015.**

Para el año 2012, el OFGI logró certificarse bajo la Norma de Calidad ISO 9000 por primera vez, y ahora, en el año 2021 recibió por tercera ocasión la certificación de calidad ISO 9001-2015. Todo este proceso ha sido gracias al esfuerzo de todos los colaboradores del OFGI, así como por el respaldo y apoyo recibido por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El contar con un Sistema de Gestión de Calidad debidamente certificado, le ha permitido a la organización trabajar con altos estándares de calidad, que garantiza una mejora continua en la atención de nuestras obligaciones y responsabilidades, y por ende aportar en la calidad de los servicios que se brindan a los usuarios en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

- Criterio afirmativo por parte de la Contraloría General de la Republica para la modificación del plazo del Reglamento de Contratos de Gestión Interesada, con la posibilidad de que los plazos de la Gestión Interesada pueden ser hasta los 50 años.
- Cumplimiento del Plan Anual de Fiscalización del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
- Aprobación de Planes de Calidad, Mantenimiento y Comercial del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Otros logros no planificados (acciones que se realizaron en función de aprovechar una oportunidad que surgiera durante el trimestre)

- Autorización para la instalación de un laboratorio de pruebas COVID en el AIJS.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 180 de 245



PERIODO 2022

Aeris mediante oficio Gestor GO-FI-22-220 del 4 de marzo 2022 aporta el Modelo de proyecciones Financieras para la restitución del equilibrio del CGI, debidamente ajustado

De conformidad con la última versión del Modelo Financiero Caso Base del 4 de marzo del 2022, revisado por el OFGI y por la experta internacional en financiamiento de Proyectos (Jill), **el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado por las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos (\$109.270.679,76), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos (US \$155.287.470,12).** Este monto es menor al aprobado por el CETAC en su acuerdo del 20 de diciembre del 2021, diferencia que es provocada por ajustes que se hicieron en los cálculos con base en la nueva información solicitada por el CETAC al Gestor Interesado en esa misma resolución y, analizada por el OFGI y por la experta internacional en financiamiento de proyectos.

Con respecto a la **Tarifa para la Recuperación Económica por el COVID-19** (“COVID Recovery Fee” o “CRF”), una vez presentada la información por parte del Gestor, se identificó que los ingresos de esta tarifa se estaban considerando como

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 181 de 245

ingreso distribuible cuando lo correcto es considerarla como un ingreso reservado del Gestor para el equilibrio financiero del Contrato. Este cambio permite que el monto de la tarifa pasara de US\$2.409, que fue el considerado inicialmente también en el acuerdo del CETAC de fecha 20 de diciembre del 2021, a **US\$ 1.56 por pasajero entrando y saliendo**.

Con base en el análisis realizado al Modelo y conforme al ajuste al monto del desequilibrio y a la Tarifa para la Recuperación Económica por el COVID-19, ha generado la necesidad de hacer ajustes a los términos del artículo quinto de la sesión ordinaria 96-2021 de fecha 20 de diciembre del 2021,

1. Modificar el punto 5 inciso ii) del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:

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

2. Modificar el punto 3 del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:

“Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado por las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos (\$109.270.679,76), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos (US \$155.287.470,12).

El Gestor Interesado presentó mediante oficio GO-LE-22-223 de 04 de marzo de 2022, evidencia de la existencia, viabilidad financiera y validez de una garantía formal por parte de AERIS y sus accionistas, que releva al CETAC de toda responsabilidad. Asimismo, mediante oficio GO-LE-22-224 de 8 de marzo de 2022, presenta evidencia de un nuevo financiamiento por el plazo de cuatro años con el Banco Santander, el cual cuenta con la fianza solidaria de la compañía CCR S.A. de Brasil, información que fue de análisis del OFGI y la consultora Jill Jamieson.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 182 de 245

- **CONCLUYENDO QUE:**

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

En resumen, los Acuerdos de las partes para la alternativa de solución de la restitución del desequilibrio se enumeran a continuación:

- El monto que debe alcanzarse para que se restablezca el equilibrio del CGI es en la suma de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos (\$109.270.679,76), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos (US \$155.287.470,12)
- Una extensión del plazo de hasta 10 años adicionales contados a partir del vencimiento del contrato actual
- Establecimiento de una tarifa pagada por los pasajeros al ingreso y salida del AIJS, como ingreso reservado del Gestor Interesado, y cuyo único objeto es la recuperación del desequilibrio ocasionado por el COVID-19. Esta tarifa denominada tarifa por Recuperación del COVID o CRF, se calculó y estableció en el monto de un dólar con cincuenta y seis centavos (US \$1.56).
- Se define la tasa de descuento utilizada para efectos de calcular el desequilibrio y el reequilibrio del contrato. Esta tasa de descuento se determinó con base en la metodología del Apéndice I del CGI en 7.32%.
- se acuerda que el plazo de amortización de las obras ejecutadas y no amortizadas comprenderá la extensión del plazo acordado en la adenda, lo que contribuirá para hacer más competitivo el AIJS desde el punto de vista tarifario.
- Las partes acordaron un modelo de proyecciones financiera, conocido como Caso Base (“Base Case”) para efectos de medir el comportamiento financiero del contrato en cuanto al reequilibrio que se requiere.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 183 de 245

- En cuanto a la garantía de sus casas matrices ofrecida por el Gestor para cubrir cualquier discordancia entre los flujos del proyecto y las obligaciones financieras del Gestor con sus acreedores, también se consignó en la adenda como una obligación del Gestor Interesado.
- En cuanto al Fondo de Fiscalización, las partes acuerdan un incremento

Modificaciones contractuales de la Adenda No. 4

- i. Modificación en el apartado de Definiciones del CGI en las definiciones de los Ingresos No Distribuibles, y de los Ingresos Reservados.
- ii. Modificación al Artículo III – Plazo el cual incluye la extensión del plazo acordada en la Adenda No. 4.
- iii. Modificación del Artículo XV, cláusula 15.1 – Porcentaje del Gestor – con el objeto de dejar claro que el Gestor tendrá derecho de recibir el monto de la Tarifa de Recuperación del COVID (CRF).
- iv. Modificación del Artículo XVII, cláusula 17.3, para que el Fideicomiso también separe lo que serán ingresos no distribuibles de la Administración, y los del Gestor, por cuanto, previo a la Adenda No. 4 solo existían ingresos no distribuibles a favor de la Administración y ahora la CRF se considera como un ingreso no distribuible del Gestor, hasta que se alcance el equilibrio financiero del Contrato.
- v. Modificación del Artículo XVII, cláusula 17.10, relacionada con el monto del Fondo de Fiscalización y los usos que se han acordado ampliar que podrán ser cubiertos con este fondo.
- vi. Modificación del Artículo XXV, Cláusula 25.3.2, para efectos de que esta cláusula guarde consistencia con la reforma al “Reglamento para los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios” en cuanto al plazo máximo de este tipo de contratos
- vii. Apéndice I – Formula del Desequilibrio Financiero del Contrato, para que producto de esta fórmula y su actualización, se deje constancia de que la Tasa de Descuento en lugar de 9.85357% será de 7.32% que ha sido la utilizada para efectos de calcular el desequilibrio y el equilibrio del CGI.
- viii. Apéndice J, Cláusula 5.1 y cláusula 5.3, para que dentro de los ingresos no distribuibles que serán girados al CETAC, no se incluyan los ingresos reservados del Gestor de la tarifa CRF.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 184 de 245

MEDIANTE ARTÍCULO 04 DE LA SESIÓN ORDINARIA 22-2022 DEL 23 DE MARZO 2022, EL CETAC APROBO LA ADENDA 4 AL CGI, EN LOS TÉRMINOS RECOMENDADOS

1. *Aprobar informe final presentado por el Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022, sobre la necesidad de modificar el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para efectos de reajustar el equilibrio financiero del CGI.*

2. *Aprobar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada para la restitución del equilibrio económico del CGI, que se adjunta a este informe como Anexo XXVI.*

3. *Aprobar el Modelo de Proyecciones Financieras Caso Base, para la Restitución del Equilibrio Económico del CGI, el cual se Anexa a la adenda No. 4. Este modelo servirá como el caso base para monitorear y verificar todo lo relacionado con la restitución del equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada del AIJS.*

4. *Modificar el punto 5 inciso ii) del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:*

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

5. *Modificar el punto 3 del artículo 5 de la sesión ordinaria 96-2021 del 20 de diciembre del 2021, para que se lea así:*

“Se declara que el monto del desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada (CGI) provocado por las circunstancias imprevisibles citadas en el artículo 18.2 del CGI es de ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con setenta y seis centavos (\$109.270.679,76), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos (US \$155.287.470,12).”

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 185 de 245

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

De conformidad con el acuerdo anterior, se dispuso a presentar a la Contraloría General de la República, la solicitud de autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, lo cual fue realizado mediante el oficio No. CETAC-OF-2022-0062 de fecha 28 de marzo del presente año, indicando literalmente lo siguiente:

“ Adjunto encontrará original firmado de la Adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI), el acuerdo CETAC-AC-2022-0354, de la sesión ordinaria número 22-2022, del 23 de marzo del presente año del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el informe CETAC-OFGI-FG-OF-0238-2022 del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada, y sus anexos, que ha servido como fundamento, motivación y expediente administrativo del acuerdo antes citado del CETAC, todo para la autorización previa de la Contraloría General de la República de conformidad con el artículo 208 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Es importante indicar que tanto la validez y eficacia jurídica de los acuerdos del CETAC como de la Adenda No. 4, han quedado expresamente condicionados a la autorización previa de la Contraloría General de la República en los términos establecidos por el artículo 208 antes citado.

El objeto de la modificación contractual que se presenta para la autorización previa del órgano contralor es el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato como consecuencia de los efectos económicos de la pandemia del COVID-19 mediante una extensión al plazo contractual y otras medidas necesarias para ese efecto.

En los documentos que se presentan a su consideración se exponen todos los elementos de hecho y de derecho considerados para efectos de tomar el acuerdo definitivo y firme del CETAC. No obstante, nos ponemos a su disposición para explicar, aclarar y ampliar, si así lo consideran necesario, cualquier aspecto relacionado con la modificación al CGI que se somete a su aprobación.”

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 186 de 245

Como respuesta a esa gestión, la Contraloría General de la República a través del oficio No. DCA-1336 de fecha 03 de mayo del 2022, solicitó información adicional a fin de continuar con el trámite de la solicitud de autorización al amparo del artículo 208 del RLCA, presentada por el Consejo Técnico de Aviación Civil para modificar el Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI) suscrito con Aeris Holding Costa Rica.

La Administración gestionó prórrogas para atender dichos requerimientos de información, sin embargo, para el vencimiento del plazo otorgado, debido al cambio de las autoridades de gobierno, se enfrentó la dificultad de no contar con el CETAC conformado, por lo que se determinó que la máxima autoridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes estaba representada por el señor Ministro Luis Amador Jiménez, razón por la cual, a través del oficio No. DM-2022-2754 de fecha 22 de junio del 2022, el señor Amador Jiménez, remitió a la Contraloría General de la República el Informe de respuesta No. CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022 emitido por el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada. En dicho oficio, se indica que el informe aún no ha sido de conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), que a este momento no se encuentra debidamente nombrado.

Sin embargo, el ente contralor dispuso a través del oficio DCA-1941 de fecha 01 de julio del 2022, lo siguiente:

“Nos referimos al oficio No. CETAC-OF-2022-0062 de fecha 28 de marzo del año 2022, recibido en esta Contraloría General de la República en esta misma fecha, mediante el cual solicita la autorización antes referenciada.

Sobre el particular, consta que mediante oficio No. 07352 (DCA-1336) del pasado 03 de mayo de 2022, este órgano contralor requirió una serie de información adicional a efecto de continuar con el trámite en estudio.

A solicitud de la administración, este órgano contralor otorgó dos prórrogas consecutivas para atender lo requerido en el oficio No. 07352. En primer orden consta una prórroga por 7 días otorgada según oficio No. 07774 (DCA-1415) del 10 de mayo de 2022. En forma posterior, se otorgó una ampliación de 1 mes mediante oficio No. 08529 (DCA-1549) del 23 de mayo de 2022.

Mediante el oficio No. DM-2022-2754 del 22 de junio de 2022, el señor Ministro Luis Amador, en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transportes, remitió el Informe de respuesta No. CETAC-OFGI-FG-OF-0456-2022 emitido por el Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada. En

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 187 de 245

dicho oficio, se indica que el informe aún no ha sido de conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), que a este momento no se encuentra debidamente nombrado.

Al respecto, estima este órgano contralor que la conformación del Consejo se encuentra regulada en el artículo 5 de la Ley General de Aviación Civil, Ley No. 5150, mientras que sus atribuciones para la regulación de la aviación civil en el país se contemplan en el artículo 10 inciso XII del mismo cuerpo legal. En ese mismo sentido, se orienta el Reglamento Contratos Gestión Interesada Servicios Aeroportuarios, Decreto Ejecutivo No. 26801, que regula la participación del Consejo en la implementación de esta figura.

A partir de lo anterior y considerando que existen diversos aspectos del trámite que podrían variar los términos de la modificación contractual propuesta, este órgano contralor estima necesario que el informe y cualquier información relacionada con la presente gestión sea de conocimiento del Consejo que ostenta la competencia en esta materia.

De ahí que, si bien consta en el trámite la remisión de la respuesta y es factible realizar su análisis, se desconoce si la instancia competente avalará en todos sus extremos los términos de los documentos adjuntos a su gestión, por lo que no es posible continuar el análisis sin la debida aprobación del Consejo según el principio del paralelismo de las competencias.

No se pierde de vista que se ha requerido una prórroga adicional de un mes a la conferida mediante oficio No. 08528 (DCA-1549) del 23 de mayo de 2022 por un plazo similar, en tanto se designa al Consejo y dicho órgano sesione y conozca del trámite en cuestión. Sin embargo, considerando que el plazo otorgado anteriormente excedió ampliamente el plazo legal de diez días previsto por el artículo 208 del RLCA, no es factible conceder la prórroga adicional solicitada, por lo que se procede con el archivo de la gestión planteada. No obstante, lo anterior no impide que en un momento posterior, el Consejo proceda a presentar una nueva solicitud, una vez que se encuentre debidamente conformado”

Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0568-2022, se remitió al CETAC informe sobre el Archivo de la solicitud de autorización para formalizar la adenda No. 4 al Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 188 de 245

El CETAC mediante artículo 07 de la Sesión Ordinaria 33-2022 del 13 de setiembre 2022, acordó lo siguiente:

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

El Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0697-2022 del 26 de setiembre 2022, presentó al CETAC la Adenda #4 al CGI, para su conocimiento y aprobación, con la inclusión de un nuevo “artículo XI: para modificar las cláusulas 16.3.1 y 18.2, para que se deje sin efectos, en ambos casos, el inciso g) que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (cláusula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (cláusula 18.2), “la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el AIJS desde Costa Rica”. No se instruye a realizar ninguna otra modificación.

El Consejo Técnico mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 37-2022 del 27 de setiembre 2022, acordó la aprobación de la Adenda #4 al CGI, en los siguientes términos:

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

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

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

Se acuerda dejar sin ningún efecto jurídico, desde la aprobación de la adenda No. 4, y durante toda la vigencia del contrato de gestión interesada, los incisos g de las cláusulas 16.3.1 y 18.2 del presente contrato, que dispone como causales de revisión excepcional de los precios topes (cláusula 16.3.1) y la revisión excepcional de las condiciones financieras (cláusula 18.2) “la entrada en operación de un nuevo aeropuerto internacional que compita con el AIJS desde Costa Rica”.

3. Aprobar la adenda n°4, con la adición indicada, para su remisión a la Contraloría General de la República.

Mediante oficio CETAC-OF-2022-0181 de 11 de octubre pasado, presentado el día 20 de octubre 2022, se solicita aprobación de la Adenda #4, a la Contraloría General de la República (CGR), para la restitución de equilibrio financiero del contrato de Gestión Interesada.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 189 de 245

Mediante oficio 18972 (DCA-2964) de fecha jueves 3 de noviembre del 2022, la CGR solicita información adicional sobre el expediente.

Mediante oficio CETAC-OF-2022-0200 del 7 de noviembre 2022, el CETAC atendió la solicitud de la CGR

Posteriormente, mediante oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre 2022, la CGR solicitó información adicional, “a efecto de continuar con el trámite en estudio”. Ese oficio fue notificado vía correo electrónico el mismo día y se otorgó un plazo de 8 días hábiles para presentar la información requerida.

Mediante oficio CETAC-OF-2022-0223 del 24 de noviembre pasado, del Consejo Técnico de Aviación Civil, se solicitó a la CGR una prórroga de 15 días hábiles adicionales

La División de Contratación Administrativa mediante oficio 20531 (DCA-3121) del 29 de noviembre 2022, decide denegar la solicitud y en su lugar archivar el procedimiento.

El OFGI mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-09-2022 del 2 de diciembre 2022, presenta informa el CETAC sobre la decisión del Ente Contralor de archivar el procedimiento de la Adenda #4, en el cual recomendamos:

- *Solicitar de inmediato por escrito una audiencia a la Contraloría General de la República, en la cual se intercambien impresiones y se aclaren las dudas que puedan existir con relación a la información disponible y la solicitada, reduciendo la probabilidad de que, en una nueva solicitud, se produzca una situación análoga a la que se ha dado en las dos oportunidades en que se ha intentado la autorización de la Adenda No. 4.*
- *Instruir al Órgano Fiscalizador para que, una vez lograda la audiencia con la Contraloría General de la República, a la mayor brevedad posible, se presente al CETAC el informe a la respuesta de solicitud de información requerida por la Contraloría General de la República mediante el oficio 20261 (DCA-3074) del 22 de noviembre de 2022, para proceder a presentar una nueva solicitud de autorización a la CRG.*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 190 de 245

OBRAS 2022

Nueva Estación de Bomberos (SEI)

Mediante el artículo cuarto de la sesión ordinaria 16-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 02 de marzo del 2022, **ACUERDA:**

- 1.- *Aprobar la recepción definitiva de las obras correspondientes a los ítems 340 y 440 “Nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendio (SEI) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”.*
- 2.- *Reconocer un costo real total del proyecto ítems 340 y 440 “Nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendio (SEI) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, por un monto de \$9.077.867,91, (nueve millones setenta y siete mil ochocientos sesenta y siete con 91/100), el cual incluye el CEMAC, los cuales se distribuyen de la siguiente manera:*

ANEXO FOTOGRÁFICO



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 191 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 192 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 193 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 194 de 245

- **Mantenimiento Mayor 85-20 “Reparación del Sistema de Luces de Aproximación (ALS) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS)**

Ya se realizó la Recepción Definitiva del Proyecto denominado con un costo de \$880.496,06 (ochocientos ochenta mil cuatrocientos noventa y seis dólares con 06/100),



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

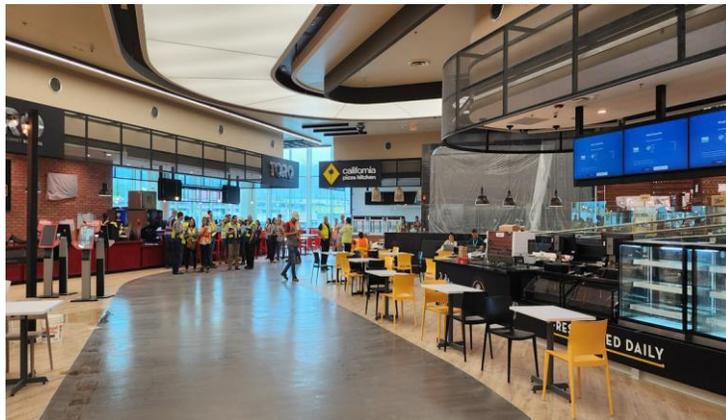
Página 195 de 245

➤ **Extensión del Edificio Comercial y obras habilitadoras:**

Mediante el artículo sexto de la sesión ordinaria 11-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 14 de febrero del 2022, el CETAC acordó:

1.- Aprobar el paquete definitivo del proyecto “Expansión del Edificio Comercial” con un monto de inversión asumido por el Gestor, sin traslado a tarifas, de \$ 5.823.278,75 (Cinco millones ochocientos veintitrés mil doscientos setenta y ocho dólares con 75/100).

Se llevó a cabo la Recepción provisional y puesta en servicio de la expansión del Edificio Comercial del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (“AIJS”), con un costo estimado de **\$8.000.000,00**



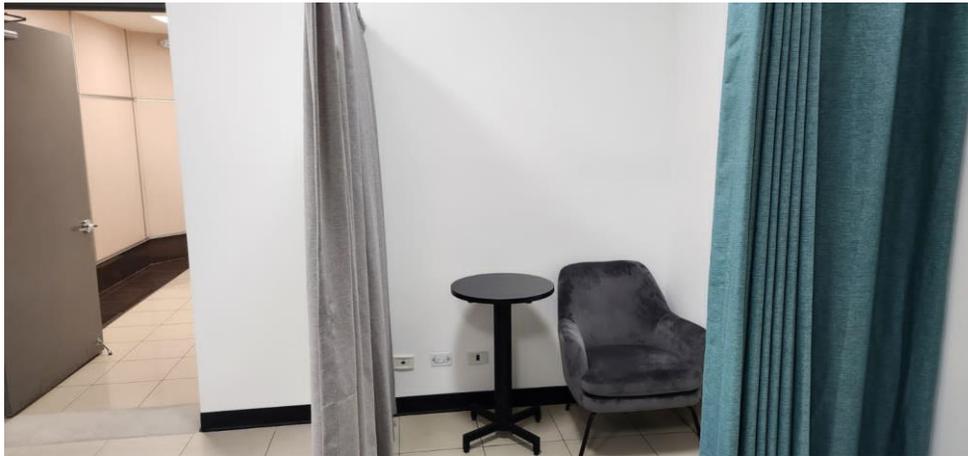
15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 196 de 245

- **Se acondicionó una Sala de lactancia temporal en el AIJS, por Orden de la Sala Constitucional**



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 197 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 198 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 199 de 245

➤ **Se da la Recepción Definitiva del Salón VIP en Bloque A-V**

Mediante el artículo tercero de la sesión ordinaria 04-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 19 de enero del 2022, el CETAC acuerda:

- 1.- Aprobar la recepción provisional del nuevo VIP en los bloques A y V del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), que es un proyecto habilitador para la expansión del edificio comercial del AIJS.
- 2.- La puesta en servicio queda sujeta a la finalización de los trabajos de interiorismo a cargo del subcontratista comercial adjudicado por AERIS para la explotación comercial del nuevo VIP.

El Órgano Fiscalizador mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0556-2022 del 27 de julio, recomienda al CETAC la Recepción Definitiva



- Se tramitó la **Orden de Servicio 88-22 “Equipos de Detección de Trazas (ETD)**, para puestos de control de seguridad de pasajeros y empleados del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”. Se adquirieron 9 equipos ETD, con un costo de \$600.100.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 200 de 245

Se realizaron varias aperturas de locales comerciales

➤ **Crislu, bloque V**



➤ **Chill and Drinks, bloque G**



➤ **Xplora, bloque C**



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 201 de 245

- EL Patio y Rumbo Pura Vida, Bloque V



- Se aplicó a la pista activa, remoción de caucho, texturizado, prueba de Coeficiente de fricción.

Limpeza y Remoción de Caucho en Pista



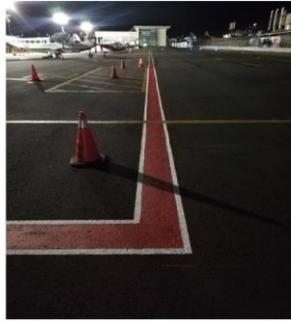
15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

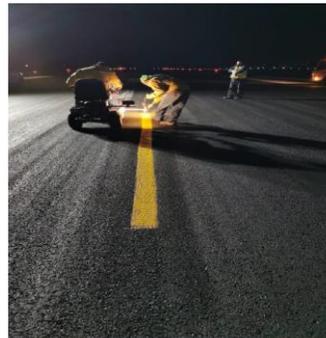
Página 202 de 245

Demarcación en D12



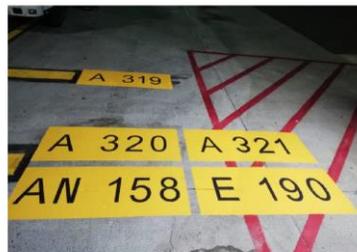
Enero

Demarcación de línea de conectores: J, G, K, D



Febrero 22

Demarcación de A10



Febrero 22

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 203 de 245

Junio

Demarcación A8



Junio

Demarcación en calle vehicular Este



Agosto

Bacheos en Rampa Principal A9-A4



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

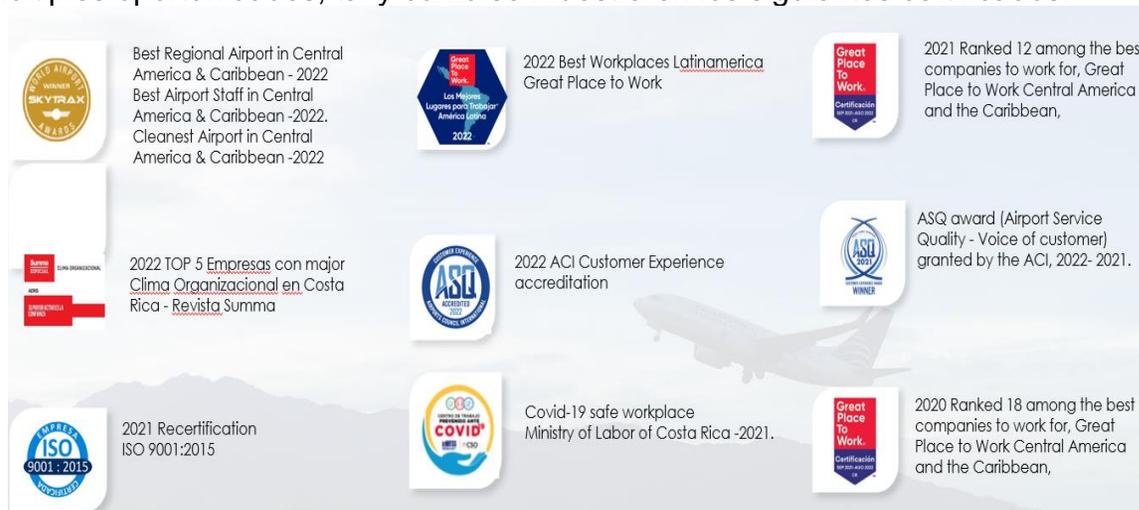
Referencias: N/A

Página 204 de 245

Sobre el tema de las medidas sanitarias establecidas por el Ministerio de Salud, conforme a la OS 86-20 “Reinicio de Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID”, para la compra de materiales, suministros, contratación de Cruz Roja, para medición de temperatura, y evaluación de casos sospechosos, con el fin de poder continuar operando con seguridad el AIJS, se mantuvo hasta el mes de julio, ya que con el decreto que elimina la declaración de emergencia, también se elimina las medidas sanitarias.

RECONOCIMIENTOS Y PREMIOS QUE HA RECIBIDO EL AIJS

Vale la pena mencionar que el esfuerzo que realiza el OFGI en materia de fiscalización de cada uno de los servicios que se brindan el AIJS, han coadyuvado a que el Aeropuerto Juan Santamaría se encuentre dentro de los mejor calificados en Latinoamérica, en cuanto a la calidad del servicio, por lo cual ha sido premiado en múltiples oportunidades, tal y como se muestra en los siguientes certificados:



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 205 de 245

	Ecological Blue Flag Award, Hygiene Promotion Category, August 2020.		Ecological Blue Flag Award, Climate Change Category, in the years: 2016, 2017, 2018, 2019 and 2020.		Third best airport in Central America, Best Airport Staff Category, Skytrax, 2013-2014.
	Ranked among the best companies to work for, Great Place to Work Central America and the Caribbean, 2015 to date.		ACI Award for the "Most Improved Airport" in Latin America and the Caribbean, 2010 and 2018.		"ACI Director General's Roll of Excellence in Airport Service Quality", Airports Council International (ACI)-2012.
	"Mexico and Central America's Leading Airport", by World Travel Awards (WTA), 2021.		Second best airport in Central America and the Caribbean, SKYTRAX, World Airport Awards, 2013-2018.		Director's Excellence in the Airport Service Quality category, for remaining in the Top 5 for five consecutive years, Airport Council International, 2013.
	IPMe 2021 Evaluation Award", granted by the Association "Horizonte Positivo" - 2021.		Pioneer Infrastructure 360 Project, Harvard University-Inter-American Development Bank, 2012.		Awarded second and third best airport in the Latin American and Caribbean region, ACI in 2004, 2007, 2008, 2010, 2011.

CERTIFICATE of ACCREDITATION

Valid until April 4, 2022

This is to certify that **Airport Carbon Accreditation**, under the administration of WSP, confirms that the carbon management processes at

Juan Santamaría International Airport
implemented by **AERIS Costa Rica**

have earned the accreditation level of **REDUCTION**, in recognition of the airport's actions to map and reduce its CO₂ emissions, as part of the Global airport industry's response to the challenge of Climate Change.

Rafael Echazume
Director General
AOLAC

Simon Ossington
Director
WSP

Airport Carbon Accreditation (Reduction)

 **GREEN AIRPORT** RECOGNITION



Green Airport Recognition 2021
AERIS Costa Rica



CENTRO DE TRABAJO PREVENIDO ANTE COVID¹⁹

Aeris Holding
Covid-19 safe workplace
Ministry of Labor of Costa Rica



CERTIFICATE OF ACCREDITATION

Juan Santamaría International Airport



Airport Health Accreditation 2021-2022

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 206 de 245

MULTAS

Se estableció multa por incumplimiento en el procedimiento del retiro de materiales de desechos del AIJS, en relación con el proyecto del Mantenimiento Mayor de Luces de Aproximación, por el monto de \$600. Dicho monto ya fue cancelado.

Resumen de inversiones realizadas entre el 2019-2022

INVERSIONES EN EL PERIODO 2019 AL 2022		
	2019	
248	Expansión Salas de Abordaje hacia el oeste. Bloque V. Incluye, puentes, rampa	\$22,284,946.18
102	Calle de Rodaje Paralela Sur	\$14,243,091.50
121	Extensión de Pista al este , Cabecera 25	\$1,536,582.13
120	RESA al Este de la Cabecera 25	\$1,359,049.94
320	Mejoras al Este de la Calle Perimetral	\$821,210.51
321	Realineamiento y Expansión de la Calle la Candela	\$4,185,076.47
OC 77-18	Nuevo Sistema de Luces de Pista del AIJS	\$6,175,154.22
MM 78-18	Mantenimiento de la Calle de rodaje Alfa del AIJS	\$885,275.05
OC 66-71	COOPESA, Fase 1 Calle de Rodaje Julieta	\$7,083,334.79
OC 75-18	Facilidades para Empresas de Soperte en Tierra	\$1,741,520.53
OC 76-18	Extensión de la Calle de Rodaje Paralela sur. Kilo	\$14,879,255.55
MM 83-19	Rehabilitación Área de Barra de parada de la Bahía 07	\$172,246.53
OC 69-18	Acondicionamiento del Comedor de Empleados del AIJS	\$2,339,144.61
490	Edificio de Mantenimiento del AIJS	\$879,574.28
	SUB TOTAL	\$78,585,462.29

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 207 de 245

2020		
OS 86-20	Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID. (medidas sanitarias) precio tope	\$937,169.59
	Por causa de la Pandemia se suspendieron todas las inversiones (Bomberos y Edificio Comercial)	
	SUBTOTAL	\$937,169.59
2021		
	Se reinició el Proyecto de Bomberos	
OS 86-20	Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID. (medidas sanitarias) precio tope	\$1,032,485.00
	SUBTOTAL	\$1,032,485.00
2022		
340-440	Nueva Estación de Bomberos	\$9,077,867.91
OS 86-20	Reinicio de operaciones posterior al cierre de fronteras por COVID. (medidas sanitarias) precio tope	\$447,315.00
	Extensión del Edificio Comercial y proyectos habilitadores. En proceso 80%	\$8.000.000,00
OS 88-22	Equipos de Detección de Trazas (ETD)	600.100,00
	SUBTOTAL	\$15,348,461.66
	GRAN TOTAL 2018-2022	\$98,680,399.79

Temas que se mantienen pendientes de resolver, a la espera de la alternativa de solución de la restitución del equilibrio del Contrato de Gestión:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 208 de 245

1. Inversiones pendientes de recuperar por parte del Gestor, de obras ejecutadas y que no se han podido trasladar a tarifas, por un monto total de \$29.280.670,85:

RESUMEN GENERAL DE PETITORIA TARIFARIA TARIFAS AERONAUTICAS PENDIENTES DE TRASLADO		
Item	Obra	TRASLADO TARIFAS 2021-2022 (USD\$)
440/340	Nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendio (SEI)	\$ 9,140,972.76
	TOTAL A TRANSFERIR A TARIFAS POR PERIODO	\$ 9,140,972.76

TARIFAS NO AERONAUTICAS PENDIENTES DE TRASLADO		
Item	Obra	TRASLADO TARIFAS 2021-2022 (USD\$)
202	Equipamiento y Mejoras Terminal Fase I	\$ 785,664.00
400	Centro de Operaciones y Comunicaciones del AIJS (AOCC) Fase III Área Vestibular	\$ 42,686.11
248	Salas de Abordaje hacia el Oeste de Bloque V	\$ 18,431,773.70
490	Edificio de Mantenimiento del Aeropuerto	\$ 879,574.28
	TOTAL A TRANSFERIR A TARIFAS POR PERIODO	\$ 20,139,698.09

2. Restituir el equilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada, determinado y aprobado por el CETAC, en ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con veintiséis centavos (\$109.270.679,76).
3. Someter nuevamente a autorización de la Contraloría General de la República, la Adenda#4 al Contrato de Gestión Interesada, para reestablecer el reequilibrio financiero del CGI.
4. Incumplimiento de la Administración por el no pago del % que le corresponde al Gestor por el impuesto de salida; del 2021 se le adeudan \$4.525.548,06 y para el 2022 se estima un faltante de \$7.000.000,00.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 209 de 245

5. Se debe cancelar la resolución emitida por la Sala de Casación, donde condena al Estado a la devolución aplicada a Alterra Partners Costa Rica, por el monto de \$13.815.839,18, el cual contempla el pago de honorarios y costas del proceso.
6. Está pendiente la ejecución del Proyecto denominado Infill, o “Ampliación de la Terminal al Oeste”, por un monto estimado de \$37.500.000,00. Proyecto que reviste de gran importancia para aumentar la capacidad del aeropuerto AIJS, y que pueda continuar acogiendo el crecimiento en la demanda.
7. Se debe trasladar a Coopesa al Sur del Aeropuerto, para disponer de los terrenos que actualmente ocupa esa cooperativa, para poder desarrollar los proyectos al oeste, que requiere el AIJS, para poder ampliar su capacidad, así como atender el crecimiento de la demanda de tráfico.
8. Además, y según el Plan Maestro aprobado 2021, en el corto plazo (5 años) se debe ejecutar algunos proyectos que suman aproximadamente \$23.000.000,00 (Recarpeteo de la pista, Mantenimiento mayor del CTRM, entubamiento de canales pluviales, equipamiento biométrico)
9. Actualizar el Plan Maestro en el año 2023

Conforme al comportamiento de la demanda se estima que a finales del 2022 se esté llegando al 90% de los niveles del 2019. Incluso en el mes de Julio 2022 se llegó al 97% de tráfico del 2019. Por esta razón, se considera de gran urgencia la ejecución de los proyectos indicados en los puntos anteriores y en el Plan Maestro 2021.

Incluso con el comportamiento reflejado en la demanda del tráfico del AIJS, se considera necesario que se inicie a más tardar en el 2023 una nueva actualización del Plan Maestro, para que se ajuste a la proyección de demanda, y así poder tener más claro cuales otras obras se convierten en una necesidad de urgencia.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 210 de 245

Estadística de pasajeros salientes 2019 a agosto 2022

Periodo	2019	2021	2022	% 19-22
Hasta junio	1.367.259	693.756	1.168.572	85.5%
Hasta diciembre	2.587.881	1.430.228		
		55%		

10. Pendiente de resolver por el CETAC la propuesta del Ministerio de Hacienda del Centro de Escaneo para la inspección no instructiva, en el proceso de importaciones, en AIJS.

Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0517-2022, el OFGI recomienda al CETAC no suscribir el convenio de interés en la forma propuesta por el Ministerio de Hacienda, ya que la DGAC no puede asumir compromisos presupuestarios adicionales, por lo que recomendamos que dentro del Convenio se defina como compromiso y obligación del Ministerio de Hacienda, el financiamiento de los costos del proyecto y de los gastos de operación.

11. Pendiente de resolver por el CETAC la propuesta de la Dirección General de Migración, sobre el proyecto de pasajero confiable, en AIJS.

Mediante oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0449-2022, el OFGI indica al CETAC que es importante, que se tenga en cuenta que, de previo a formalizar un convenio entre las instituciones para asignar roles con deberes y obligaciones para las partes, resulta importante conocer el proyecto, sobre todo en lo que corresponde al **financiamiento del desarrollo inicial y el mantenimiento preventivo y correctivo**, que se requiera a futuro.

Por lo que se recomendó al CETAC devolver el proyecto de convenio, para que se formalice el anteproyecto conceptual pertinente y se presente una vez estructurado, siendo que no se encuentra dentro de los contenidos regulados en el Contrato de Gestión Interesada, el desarrollo de proyectos propios del servicio migratorio, ni podría el CETAC en estricto apego del principio de jurisdicción asumir las responsabilidades que establece el convenio.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 211 de 245

12. Un aspecto que queda pendiente de resolverse y que reviste de mucha urgencia es el fortalecimiento del Órgano Fiscalizador, ya que desde el año 2013, hemos venido insistiendo con la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la necesidad de la creación o bien facilitación de plazas para solventar necesidades de este OFGI y del recargo de funciones del Órgano de Control AIDOQ, tal y como se puede notar en los oficios CETAC-OFGI-FG-OF-626-2013, CETAC-OFGI-FG-OF-605-2014, CETAC-OFGI-FG-OF-0158-2017, CETAC-OFGI-FG-OF-0053-2019, CETAC-OFGI-FG-OF-0781-2021 y CETAC-OFGI-FG-OF-0899-2022

Resumen de actividades pendientes que requieren de recursos presupuestarios

Concepto	Monto \$\$
Desequilibrio del CGI	109,270,000.00
Obras pendientes de trasladar a tarifas	29,280,670.85
Deuda por impuestos de salida	11,525,548.00
Resolución de la Sala de Casación	13,815,839.18
Ampliación de la terminal al oeste. Este sería el monto que le queda por invertir al Gestor según el CGI	37,500,000.00
Obras de corto plazo, hasta el 2025. Que serían responsabilidad de la DGAC su financiamiento	\$23,000,000.00
Traslado de Coopesa	45.000.000,00
TOTAL \$	269,392,058.03

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 212 de 245

13. Está en proceso la Auditoría por parte de la Contraloría General de la República al Contrato de Gestión Interesada. En proceso

El propósito de esta memoria histórica del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, es dejar evidencia de cuál ha sido la gestión realizada como Inspector General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, desde junio del 2010 a setiembre 2022, así como informar la situación actual del Contrato de Gestión Interesada, y los asuntos que quedan pendientes de resolver.

Esperando que esta memoria histórica descrita en este informe les sirva de orientación a quienes asuman el liderazgo de estas actividades, y con la convicción del deber cumplido, agradezco a la Administración por la confianza manifiesta durante todos estos años, en esta noble Institución que tanto me dio durante mi vida laboral, y que viviré eternamente agradecido.

Cordialmente,

Lic. Fernando Soto Campos.
Inspector General
Órgano Fiscalizador
Contrato de Gestión Interesada
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 213 de 245

INFORME SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AIDOQ

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 214 de 245

Resumen ejecutivo sobre la gestión del Órgano de Control en el Contrato de Concesión AIDOQ Periodo 2015 al 2022

Sobre la labor llevada a cabo en la Supervisión del Contrato de Concesión del AIDOQ, el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante Sesión Ordinaria 46-2015 del 1 de julio 2015, designó al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión del AIJS, con el recargo de las funciones del Órgano de Control del Contrato de Concesión del AIDOQ, comprometiéndose a reforzar con personal a dicha Unidad.

Sin embargo, hoy día el Órgano Fiscalizador del AIJS somos solo 11 funcionarios, con la responsabilidad de atender el Contrato de Gestión Interesada del AIJS, que es nuestra razón de ser, conforme al Decreto de Creación del OFGI, pero, además, como recargo, con este mismo personal debemos atender la supervisión y control del contrato de concesión del AIDOQ. Situación que complica muchísimo atender adecuadamente todas las responsabilidades. Razón por la cual, si no existe posibilidad de reforzar el OFGI con más personal especializado, se debe valorar trasladar las funciones de supervisión del AIDOQ, a otro sitio, o bien crear una Unidad independiente solo para ese fin.

Para atender la supervisión del Contrato de concesión del AIDOQ, decidimos utilizar el mismo modelo que disponemos en la Fiscalización del Contrato de Gestión Interesada, para lo cual se contrató al CICAP, para el desarrollo del manual de procedimientos del Órgano de Control AIDOQ. Producto que se logró en el 2019. Las actividades que se desarrollan en la supervisión del contrato del AIDOQ, fueron incorporadas dentro del sistema de Gestión del OFGI, con lo cual intentamos llevar un adecuado control del plan anual de la supervisión y control del AIDOQ.

Por otra parte, la Contraloría General de República mediante informe, No. DFOE-IFR-IF-00010-2019, oficio 13329 de fecha 10 de setiembre de 2019, emite una serie de disposiciones, orientadas a que la Administración debe disponer de tres unidades, que realicen la labor de Supervisión, Control y fiscalización, en forma independiente, y que exista una clara identificación de los costos en que incurre cada Unidad.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 215 de 245

La Administración ha gestionado el cumplimiento de dichas disposiciones, sin embargo, a la fecha se mantienen pendientes algunos temas, básicamente por diferendos entre el Concesionario y el Fideicomiso, contra la interpretación de la Administración en cuanto al uso de los Fondos de Fiscalización.

Coriport, se opone a reconocer los desembolsos de la Unidad de fiscalización, así como al pago de consultores para los cargos del Gerente y Fiscalizador, ya que considera que deben ser funcionarios públicos.

Y por otro lado, el Fideicomiso no procede a desembolsar lo solicitado por la Administración si el Concesionario no lo autoriza. Sobre este particular, el Asesor legal externo del Órgano de Control señala:

“I. Es facultad exclusiva de la Administración Concedente presentar el presupuesto del Fondo de Fiscalización. Para ello el CETAC, se encuentra en la libertad de establecer la forma en que se debe elaborar y presentar el presupuesto al Fiduciario. La elaboración de un presupuesto que distinga las áreas de inspección, fiscalización y el control del Contrato de Concesión en las áreas y funciones de la Oficina Fiscalizadora, la Unidad de Control y la Gerencia, es perfectamente válido, y no constituye tres presupuestos, sino que se trata de partidas presupuestarias con las cuales, internamente, la Administración Concedente a determinado elaborar y controlar el presupuesto.

II. Ni el Fiduciario, ni el Concesionario, tienen facultades de autorizar previamente el presupuesto presentado por la Administración Concedente para efectos de la inspección, fiscalización y control del Contrato de Concesión, no obstante, están en el derecho de objetar, por los mecanismos legales correspondientes, que no obstaculicen la potestad fiscalizadora de la Administración, el presupuesto aprobado y comunicado al Fiduciario por parte de la Administración Concedente.

Ante esta situación, la Unidad de Control le recomendó al Gerente de proyecto que remitiera el asunto al CETAC, con la valoración de que se inicie un proceso arbitral, por incumplimiento.

EFFECTOS DE PANDEMIA

A partir del mes de marzo del año 2020, el país y el mundo entero sufrieron las consecuencias de la pandemia mundial provocada por el Covid 19, lo que llevó al

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 216 de 245

Gobierno de la República a establecer limitaciones al ingreso de personas extranjeras al país, como parte de las medidas extraordinarias dirigidas a evitar la propagación del contagio, lo anterior mediante Decreto Ejecutivo No. 42238 - MGP – S, que entró en vigor el 18 de marzo de 2020.

Las consecuencias de la pandemia justificaron una caída en los tráficos de pasajeros por vía aérea sin precedentes, situación que impactó el contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

El Concesionario con fundamento en la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión, reclamo la garantía de los ingresos mínimos garantizados por el Estado, la cual suma el monto de US\$590,912.00. Monto que fue aprobada por el CETEAC mediante artículo 11 de la sesión Ordinaria 13-2021 del 15 de febrero del 2021, Este rubre se mantiene pendiente de pago por parte del CETAC.

En relación con el comportamiento de los pasajeros saliendo por el aeropuerto Internacional Daniel Oduber, en el cuadro siguiente se logra observar cual ha sido dicho comportamiento:

COMPORTAMIENTO DE LOS PASAJEROS SALIENDO EN EL AIDOO III
TRIMESTRE

COMPORTAMIENTO ACUMULADO DE LOS PASAJEROS					
VUELOS INTERNACIONALES SALIENDO					
MES	2019	2020	2021	2022	Variación
ENE	72,982	84,007	21,604	65,014	43,410
FEB	140,823	164,662	36,496	124,676	88,180
MAR	226,223	227,139	60,723	207,391	146,668
ABRIL	289,714	227,157	92,525	284,505	191,980
MAYO	328,757	227,181	124,931	340,137	215,206
JUNIO	373,795	227,185	167,972	401,092	233,120
JULIO	423,233	227,432	219,142	466,755	247,613
AGO	465,929	227,451	263,100	525,074	261,974
SET	486,799	227,768	283,270	554,659	271,389
OCT	507,035	228,846	305,694		
NOV	546,345	234,924	344,380		
DIC	603,960	247,084	401,680		
INCREMENTO	8.94%	-59.09%	62.57%	195.81%	

Cuadro N°1: Elaboración Propia

De conformidad con el cuadro anterior, se puede visualizar que para este III trimestre ya se logró un flujo de pasajeros que logra una recuperación superior, en relación con

15 de diciembre de 2022

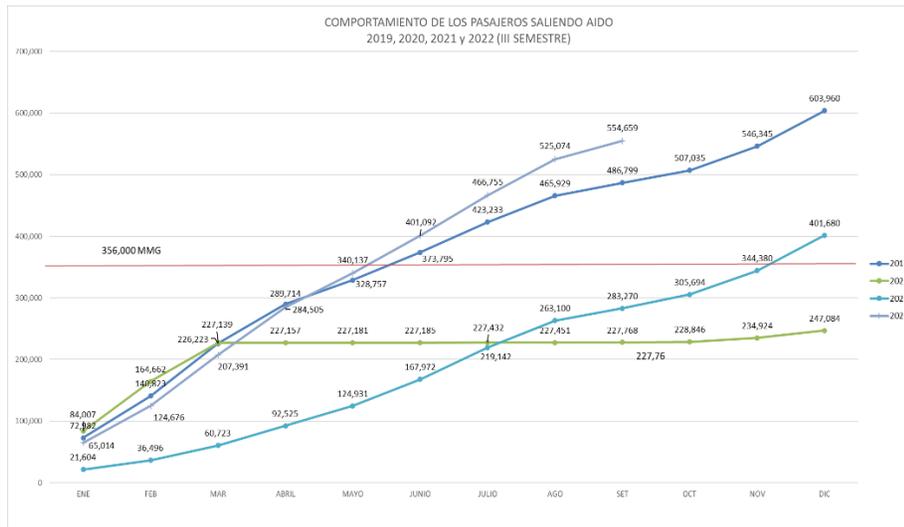
CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 217 de 245

los pasajeros transportados durante el 2019, siendo la expectativa del Concesionario, el cerrar el 2022 con un flujo de pasajeros superior a los del 2019 (Pre-pandemia).

En el siguiente gráfico se puede observar el comportamiento de los pasajeros acumulados al III trimestre del 2022, versus el mínimo garantizado para el 2022 por 356.000, el cual ya se logró recuperar en junio, con lo cual la administración no tendrá que hacerle frente a la obligación de los pasajeros mínimos garantizados por año.



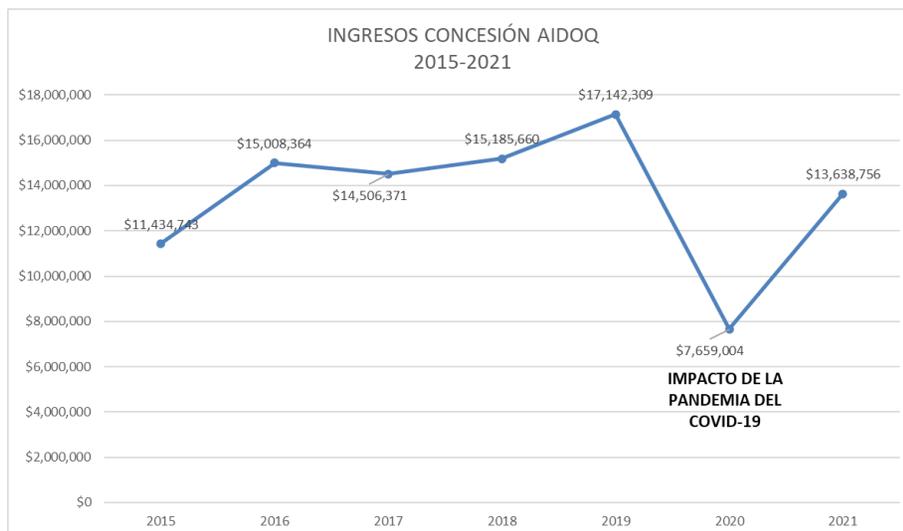
En relación con el comportamiento de los ingresos desde el 2015 a la fecha, podemos observar en el gráfico siguiente, que la pandemia del COVID-19, provocó una baja de un 55% en los ingresos del Concesionario del AIDOQ.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 218 de 245



INVERSION

Las principales inversión ejecutada por CORIPORT desde el mes de junio 2015 a la fecha, fueron las siguientes

Proyectos de Concesión en el AIDOQ 2015-2022		
DESCRIPCION DEL ACTIVO	Puesta en servicio	Costo propuesto
<i>Salón diplomático</i>	08/12/2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Parque Ambiental (Arquetas de Aguas Azules, incinerador, iluminación y cámaras)</i>	08/12/2016	\$135,928.89 Recursos propios del Concesionario
<i>Implementación del sistema de Control de Ingreso, donde los accesos son con lectura de carné, además de alarmas sonoras en las puertas.</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Se reforzó el sistema de cámaras en toda la terminal, pasando de 28 a 63 cámaras.</i>	2016	Recursos propios del Concesionario

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 219 de 245

<i>Mejoramiento a las calles de acceso norte</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Entra en funcionamiento el incinerador</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Módulo oficinas bloque O (CCO,Cuarto de monitoreo y escaner, oficina Gerencia proyectos)</i>	03/05/2017	\$153,653.21 Recursos propios del Concesionario
<i>Plan de Remediación para la sustitución de tubería eléctrica y accesorios en PVC de la Terminal del AIDOQ</i>	08/06/2017	\$818,018,07 Recursos propios del Concesionario
<i>Remodelación Sala de espera para 149 pasajeros(antiguo Salón VIP)</i>	03/05/2018	\$102,668.48 Recursos propios del Concesionario
<i>"Expansión del Área Comercial, Sala de Espera Este, Segundo Nivel, Remodelación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros AIDOQ</i>	03/05/2018	\$6,987,725.00
<i>Plan de Desarrollo, Remodelación y Operación del Área 2 (Centro de Carga Coriport Rex Cargo) del AIDOQ</i>	24/05/2018	\$174,000 Recursos de terceros
<i>"Chocolatería Café y Bakery Liberia y Bar Imperial del AIDOQ</i>	17/05/2018	Recursos de terceros
<i>Sala VIP AIDOQ</i>	15/11/2018	Recursos de terceros
<i>Remodelación Tienda Blue Zone</i>	01/11/2018	Recursos de terceros
<i>Construcción de núcleo de escaleras y rampas para evacuación</i>	31/08/2020	Recursos propios del Concesionario
<i>Proyecto de mejora de red de internet inalámbrica:</i>	31/08/2020	Recursos de terceros
<i>Proyecto reubicación del Banco de Costa Rica</i>	31/08/2020	Recursos de terceros
<i>Adquisición del Tomógrafo, nivel 3 Seguridad L3. Está en proceso de instalación</i>	01/09/2022	\$800.000,00 Recursos propios del Concesionario

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 220 de 245

Asuntos que se mantienen en discusión y que deben resolverse:

1. Procedimiento FAST TRACK, que según Coriport con esta propuesta pretende agilizar el tiempo de procesamiento de los pasajeros en el área de migración de salidas.
2. El Concesionario solicitó aligerar el trámite relacionado con el acceso formal a la rampa existente y a la futura rampa para aviación general que ellos dicen haber organizado, a fin de descongestionar las rampas usuales para temporada alta.
3. Sobre la sustitución del Sistema de Inspección de Equipaje Facturado en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós -AIDOQ.
4. Suministro Equipo Rayos X para inspección de las autoridades de Ministerio de Agricultura y Ganadería en el AIDOQ
5. Estudio de Capacidad de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Guanacaste Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).
6. Solicitud de orden de inicio para el proyecto *Remodelación de área de aduanas*.
7. Solicitud de orden de inicio para el proyecto *Parqueos*
8. Solicitud de lineamientos para uso de rampa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós -AIDOQ.
9. Remodelación de la Sala de Mitigación y construcción de una escalera a rampa.
10. **Resolver en definitiva el conflicto sobre el uso y administración del Fondo de Fiscalización**, ya que el Concesionario y el mismo Fideicomiso se han opuesto a que la Administración puedan disponer de esos recursos para pagar

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 221 de 245

todos los gastos en que incurre la Administración en la Fiscalización, control y supervisión del Contrato de Concesión del AIDOQ

11. Comportamiento de la TIR.

12. Se le adeudan a Coriport la porción del impuesto de salida 2021, que por contrato le corresponde, por el monto de US\$ 1.388.591, así como el pago de la garantía por el mínimo garantizado, por la suma de \$590.912,00.

INFORME

Sobre la labor llevada a cabo en la Supervisión del Contrato de Concesión del AIDOQ, el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante Sesión Ordinaria 46-2015 del 1 de julio 2015, designó al Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión del AIJS, como el Órgano de Control del Contrato de Concesión del AIDOQ, con el compromiso de reforzar con personal a dicha Unidad.

Inicialmente, se encontraba laborando en la Unidad de Control la Licda. Vanesa Madriz, sin embargo, poco tiempo después fue reintegrada a la Asesoría Legal de la Dirección General.

Posteriormente, en junio 2016 trasladaron del Consejo de Concesiones dos funcionarias; la Licda Alexandra Cerdas, abogada para el Órgano de Control, del AIDOQ, y la Licda. Ghiselle Solano, como Gerente de Proyecto del AIDO, sin embargo, en agosto del 2019 también fueron reintegradas al CNC.

Por otra parte, la asistente administrativa, que nos apoyaba en los asuntos del AIDOQ, tuvo la oportunidad de ser ascendida a una mejor posición.

Adicionalmente, el OFGI se ha visto disminuido, ya que al día de hoy no contamos con el Asesor Legal de planta, ni con el puesto clave del Inspector Técnico de

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 222 de 245

operaciones, además de que hay cinco funcionarios que estamos pronto a pensionarnos.

Hoy en día somos solo 11 funcionarios, con la responsabilidad de atender el Contrato de Gestión Interesada del AIJS, que es nuestra razón de ser, conforme al Decreto de Creación del OFGI, pero, además, como recargo, con este mismo personal debemos atender la supervisión y control del contrato de concesión del AIDOQ. Situación que nos complica muchísimo atender adecuadamente todas las responsabilidades. Razón por la cual, si no existe posibilidad de reforzar el OFGI con más personal especializado, se debe valorar trasladar las funciones de supervisión del AIDOQ, a otro sitio, o bien crear una Unidad independiente solo para ese fin.

En cuanto al modelo de fiscalización adoptado para atender la supervisión del Contrato de concesión del AIDOQ, decidimos utilizar el mismo modelo que disponíamos en la Fiscalización del Contrato de Gestión Interesada, para lo cual se contrató al CICAP, para el desarrollo del manual de procedimientos del Órgano de Control AIDOQ. Producto que se logró en el 2019.

Las actividades que se desarrollan en la supervisión del contrato del AIDOQ, fueron incorporadas dentro del sistema de Gestión del OFGI, con lo cual intentamos llevar un adecuado control del plan anual de la supervisión y control del AIDOQ.

Por otra parte, la Contraloría General de República mediante informe, No. DFOE-IFR-IF-00010-2019, oficio 13329 de fecha 10 de setiembre de 2019, emite las siguientes disposiciones:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 223 de 245

- Establecer y poner en funcionamiento la Unidad u Órgano de Fiscalización
 - Remitir certificación que acredite el establecimiento del OF **(6 meses)**
 - Remitir certificación que acredite la puesta en marcha de la Unidad **(3 meses)**
- Emitir la normativa que regule el desarrollo del proceso de Fiscalización
 - Remitir certificación que acredite que la normativa fue emitida **(6 meses)**
 - Remitir certificación que acredite que la normativa es aplicada OF **(3 meses)**
- Desarrollar e implementar una **metodología de costos** que permita diferenciar todos los costos asociados a los procesos de inspección, fiscalización y control
 - Remitir certificación que acredite que metodología ha sido desarrollada **(6 meses)**
 - Remitir certificación que acredite que la metodología se implementa **(3 meses)**
- Ordenar que los gastos asociados a las labores de inspección, fiscalización y control sean cubiertos con el Fondo de Fiscalización
 - Remitir copia de la orden girada **(1 meses)**
 - Remitir certificación que haga constar que al orden está siendo acatada **(17/02/2020)**
- Estrategia: Cuantificar y recuperar los recursos pagados por la Administración por concepto de inspección, fiscalización y control en fase de explotación
 - Remitir certificación que indique el desglose y la estrategia de recuperación **(11/10/2019)**
 - Remitir certificación que indique el nivel de implementación de la estrategia **(abril 2020)**

A raíz de lo dispuesto por la CGR en el oficio DFOE-SD-1993(16413) de fecha 25 de octubre de 2019, el CETAC en la Sesión Ordinaria 75-2019, artículo 18 del 22 de octubre de 2019, acordó lo siguiente:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 224 de 245

1.- Ordenar a la Dirección General de Aviación Civil que proceda a constituir una comisión para que, en un plazo de tres meses, presente una propuesta integral sobre las siguientes recomendaciones:

Establecer y poner en funcionamiento la Unidad u Órgano de Fiscalización de la concesión del AIDOQ, que ejerza de manera independiente y objetiva el control sobre las obligaciones y derechos de todas las partes del contrato.

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.

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.

Así mismo, solicita que dicha comisión prepare un informe mensual de avance a este Consejo.

2.- Ordenar a la DGAC para 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.

3.- Ordenar a la DGAC 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.

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.

Con fundamento en el informe emitido por la Contraloría, la Administración ha gestionado el cumplimiento de dichas disposiciones, sin embargo, a la fecha se mantienen pendientes algunos temas:

1. Todos los costos en que incurre la Administración en la supervisión, control y fiscalización del contrato del AIDOQ, son cuantificados y requeridos al Fideicomiso para su reintegro a la Dirección General de Aviación Civil, sin embargo, el Fideicomiso no procede a tramitar los desembolsos si el

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 225 de 245

Concesionario no lo autoriza previamente, situación que a todas luces es una posición ilegal.

2. Se creo la Unidad de Fiscalización cómo una Unidad independiente, cuyos costos se cargan al Fideicomiso, sin embargo, el Concesionario no acepta reconocer los costos de esta Unidad, aduciendo que esta figura no se estipula en el Contrato. Razón por la cual, aunque la Fiscalizadora remite la solicitud de reembolso de los recursos en que ella incurre, el Fideicomiso no procede al desembolso.
3. Se procedió a sacar a concurso público la contratación del Gerente de proyecto y del Fiscalizador del AIDOQ, sin embargo, CORIPORT se opuso, manifestando que los costos en que incurre la administración deben ser al costo, y que por lo tanto esos puestos no deben ser contratados, sino que deben ser ocupados por funcionarios públicos. Limitando a la Administración a utilizar los recursos de acuerdo a sus necesidades.

A pesar de la posición del Concesionario, siempre procedimos a gestionar la contratación, sin embargo, se recibieron las ofertas, y en el análisis realizado se determinó un conflicto de intereses entre algunos participantes, y otros ofertaron montos superiores a los presupuestados, razón por la cual se está recomendando al CETAC declarar desierto el concurso.

Así mismo, recomendamos:

- Instruir a la Dirección General para presentar ante la Autoridad Presupuestaria la gestión para la creación de las plazas especiales del Gerente y Fiscalizador de la Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros del AIDOQ, para lo cual se cuente con los insumos técnicos pertinentes formulados en conjunto por la Unidad de Planificación y la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, y se presente ante este órgano colegiado el informe pertinente rendido por la Autoridad Presupuestaria.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 226 de 245

- Instruir a la Dirección General para dar el seguimiento pertinente a la gestión antes descrita ante la Autoridad Presupuestaria, y en caso de que la solicitud sea rechazada se presenten las alternativas que se consideren óptimas para el nombramiento definitivo del Gerente y el Fiscalizador del proyecto de reiterada cita.
 - Y otra alternativa a valorar, es que el Concejo Nacional de Concesiones, asuma la Fiscalización del AIDOQ, por medio de su Unidad de Fiscalización.
4. En relación con la oposición que mantiene Coriport, de que se procedan a reconocer los desembolsos de la Unidad de fiscalización, y de la posición del Fideicomiso de que ellos no proceden a desembolsar lo solicitado por la Administración si el Concesionario no lo autoriza, el Asesor legal externo del Órgano de Control señala:

“I. Es facultad exclusiva de la Administración Concedente presentar el presupuesto del Fondo de Fiscalización. Para ello el CETAC, se encuentra en la libertad de establecer la forma en que se debe elaborar y presentar el presupuesto al Fiduciario. La elaboración de un presupuesto que distinga las áreas de inspección, fiscalización y el control del Contrato de Concesión en las áreas y funciones de la Oficina Fiscalizadora, la Unidad de Control y la Gerencia, es perfectamente válido, y no constituye tres presupuestos, sino que se trata de partidas presupuestarias con las cuales, internamente, la Administración Concedente a determinado elaborar y controlar el presupuesto.

II. Ni el Fiduciario, ni el Concesionario, tienen facultades de autorizar previamente el presupuesto presentado por la Administración Concedente para efectos de la inspección, fiscalización y control del Contrato de Concesión, no obstante, están en el derecho de objetar, por los mecanismos legales correspondientes, que no obstaculicen la potestad fiscalizadora de la Administración, el presupuesto aprobado y comunicado al Fiduciario por parte de la Administración Concedente.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 227 de 245

Sobre este particular, la Unidad de Control le recomendó al Gerente de proyecto que remitiera el asunto al CETAC, con la valoración de que se inicie un proceso arbitral, por incumplimiento.

COMPORTAMIENTO DE DATOS ESTADISTICOS DE PASAJEROS DESDE EL 2015 A LA FECHA

A partir del mes de marzo del año 2020, el país y el mundo entero sufrieron las consecuencias de la pandemia mundial provocada por el Covid 19, lo que llevó al Gobierno de la República a establecer limitaciones al ingreso de personas extranjeras al país, como parte de las medidas extraordinarias dirigidas a evitar la propagación del contagio, lo anterior mediante Decreto Ejecutivo No. 42238 - MGP – S, que entró en vigor el 18 de marzo de 2020.

Las consecuencias de la pandemia justificaron una caída en los tráficos de pasajeros por vía aérea sin precedentes, situación que impactó el contrato de Concesión de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

3.- Según quedó acreditado, la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión regula lo relacionado con los ingresos mínimos garantizados por el Estado, en ella se establece que “en el supuesto que el Concesionario no alcance los niveles de tráfico solicitados, la Administración Concedente le completará el faltante hasta el tope de ingresos mínimos calculados con ese tráfico mínimo”.

En referencia a la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión, en el refrendo de la CGR expresamente se indicó que “para determinar el pago que pueda corresponder a ejecución de esta garantía de ingresos mínimos, su cálculo deberá basarse en la variable tráfico internacional de salida de pasajeros efectivo, versus el tráfico internacional de salida mínimo de pasajeros garantizado e incorporado en el contrato”

CORIPORT presenta reclamo formal para la aplicación del mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado a favor de Coriport, por la diferencia de pasajeros no atendidos y resultante entre el tráfico internacional mínimo garantizado para el año 9 de operación de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, y el tráfico real atendido el 2020, por un monto total de US\$590,912.00, con fundamento en la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión. Lo anterior mediante oficio COR-GG-21-208 Con fecha 15 de enero 2021.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 228 de 245

La Unidad de Control del Contrato de Concesión, la situación fáctica planteada por el concesionario es correcta, específicamente en lo relacionado con el tráfico internacional real de pasajeros saliendo del AIDOQ que fue de doscientos cuarenta y siete mil ochenta y cuatro (247,084) pasajeros de salida, siendo que para el 2020 - noveno año de operación-, el número mínimo de pasajeros de salida internacional garantizado es de trescientos treinta y un mil quinientos (331,500) pasajeros de salida, dejando una diferencia negativa de ochenta y cuatro mil cuatrocientos dieciséis (84,416) pasajeros de salida.

1. Mediante artículo 11 de la sesión Ordinaria 13-2021 del 15 de febrero del 2021, el Consejo técnico de Aviación Civil, aprobó lo siguiente:

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0015-2021, de la Gerencia de Proyecto Concesión AIDOQ; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, al cual se le asigna el número 22-2021, conforme al consecutivo que al efecto lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 22-2021 que resuelve:

- Acoger el reclamo de aplicación de la garantía de ingresos mínimos, concesión de la terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, presentado por el señor César Jaramillo Gallego, equivalente a un monto de US\$590.912,00 (QUINIENTOS NOVENTA MIL NOVECIENTOS DOCE DÓLARES).
- Comunicar al Ministerio de Hacienda el presente acuerdo, con la resolución respectiva, a efecto de cumplir con lo establecido en la cláusula 8.13 del contrato de

Este pago se mantiene pendiente porque la Administración no ha logrado disponer del presupuesto requerido, ya que el Ministerio de Hacienda no ha autorizado los presupuestos presentados para disponer de los recursos, situación que enfrenta a la Administración ante un incumplimiento contractual, y una posible demanda.

Para el 2022 con los pasajeros del I Semestre, ya se logró superar el monto mínimo de pasajeros garantizados para el 2022, por lo que no se espera que se presente nuevamente la situación del 2020, cuando el Concesionario del AIDOQ solicitó la aplicación de la cláusula 8.13 Ingreso mínimo garantizado por el Estado. (Ver gráfico siguiente)

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 229 de 245



8.13 Ingreso mínimo garantizado por el Estado

En el presente Contrato de Concesión se estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado durante los primeros quince (15) años calendario de operación de la Concesión, contados a partir del momento en que se ponga en operación la Terminal de Pasajeros, con la tarifa inicial ofrecida por la Administración Concedente.

En particular, el mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados contempla una cantidad de pasajeros internacionales mínimos para el cobro de tarifa de salida que el Estado Costarricense garantizaría a partir del momento en que entre en operación la Terminal de Pasajeros. Las cantidades anuales máximas de Pasajeros de Salida Mínimos Garantizados por el Estado se muestran en la siguiente Tabla de Tráfico Mínimo Garantizado.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

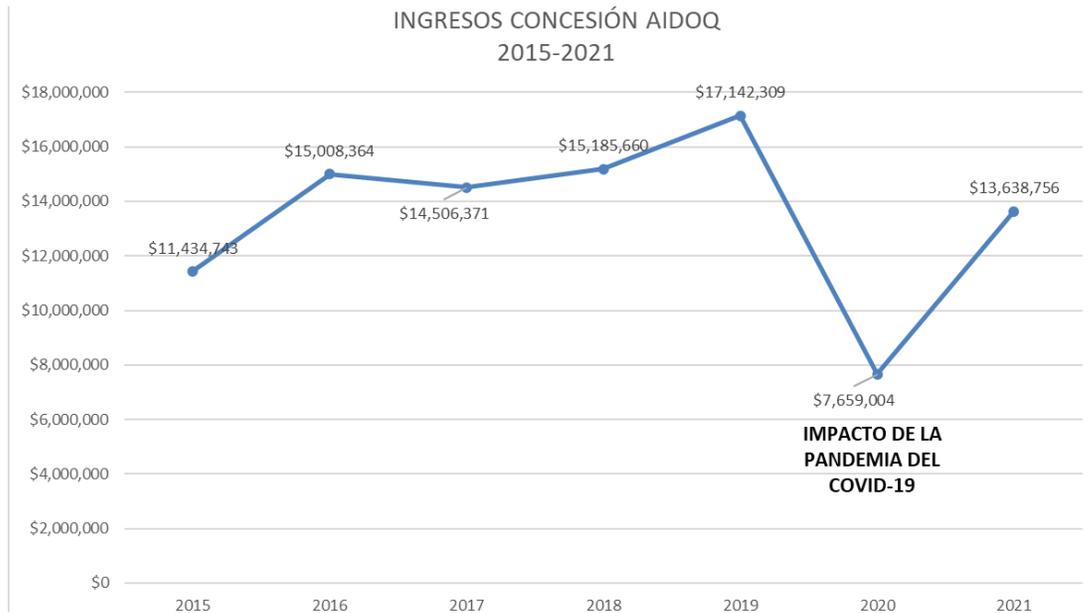
Referencias: N/A

Página 230 de 245

COMPORTAMIENTO MENSUAL DE LOS PASAJEROS VUELOS INTERNACIONALES SALIENDO.				
	2019	2020	2021	2022
ENE	72,982	84,007	21,604	65,014
FEB	67,841	80,655	14,892	59,662
MAR	85,400	62,477	24,227	82,715
ABRIL	63,491	18	31,802	77,114
MAYO	39,043	24	32,406	55,632
JUNIO	45,038	4	43,041	60,955
JULIO	49,438	247	51,170	
AGO	42,696	19	43,958	
SET	20,870	317	20,170	
OCT	20,236	1,078	22,424	
NOV	39,310	6,078	38,686	
DIC	57,615	12,160	57,300	
TOTAL	603,960	247,084	401,680	401,092

Conforme se observa en el cuadro anterior, el flujo de pasajeros del I semestre del 2022, prácticamente iguala la cantidad de pasajeros del 2021, siendo la expectativa el cerrar el 2022 con una cifra de pasajeros muy similar a la del 2019, lo cual demuestra la recuperación en el flujo de pasajeros del AIDOQ.

En relación con el comportamiento de los ingresos desde el 2015 a la fecha, podemos observar en el gráfico siguiente, que la pandemia del COVID-19, provocó una baja de un 55% en los ingresos del Concesionario del AIDOQ, logrando para el 2021 una recuperación muy importante, producto del incremento en el flujo de pasajeros y una expectativa de cierre para el 2022 muy similar a los resultados del 2019 (pre-Covid-19).



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 231 de 245

En materia de obras, la principal inversión ejecutada por CORIPORT desde el mes de junio 2015 a la fecha, fueron las siguientes:

- Plan Remedial del cambio de tubería de PVC por las tuberías contenidas en las especificaciones técnicas aprobadas por la Administración Concedente (EMT para las internas e IMC para las externas),
- Autorizar formalmente el funcionamiento del incinerador del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, conforme al procedimiento aportado por CORIPORT y avalado por AVSEC FAL.
- “Expansión del Área Comercial, Sala de Espera Este, Segundo Nivel, Remodelación y Ampliación de la terminal de Pasajeros”.
- Proyecto denominado Bloque O, el cual consiste en remodelar y adecuar el espacio existente, para albergar C.C.O, centro de monitoreo interno y zona de escáner de equipaje, reubicación de oficina de operaciones de rampa de la DGAC, de igual forma, este espacio dará cabida a operaciones de rampa de Coriport y a su departamento de TI
- *Se ejecutó el proyecto “Aguas Azules y el Centro de Logístico Ambiental del AIDOQ”* 8 de diciembre la Unidad de Control y esta Gerencia procedieron a levantar el acta de la recepción.



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 232 de 245



15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 233 de 245

➤ **Acondicionamiento y equipamiento del Salón Diplomático**



- Se instaló un Sistema de Voceo
- Se implementó un Sistema de Control de Ingreso, los accesos serán con lectura de carné, además conlleva la implementación de alarmas sonoras en las puertas y la integración con el sistema de detección de incendios
- El Concesionario reforzó el sistema de cámaras en toda la Terminal pasando de 28 a 63 cámaras instaladas
- Se ejecutó el mejoramiento de las calles de acceso norte.
- Se finiquitó el tema de los Planos “as built”, de la terminal del AIDOQ
- Centro de Carga Rex Cargo, en área 2.
- Sala VIP AIDOQ

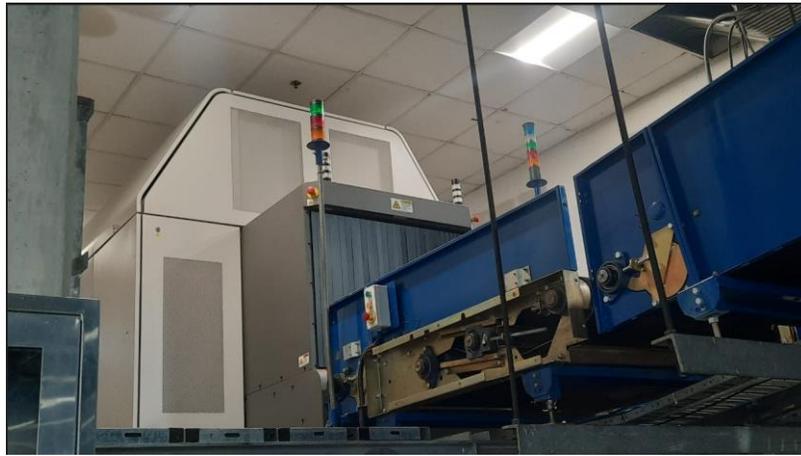
15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 234 de 245

- Remodelación Tienda Blue Zone
- Construcción del núcleo de escaleras y rampas para evacuación
- Proyecto de mejora de red de internet inalámbrica
- Reubicación del Banco de Costa Rica
- Adquisición del Tomógrafo, Nivel 3 Seguridad L3. Está en proceso su instalación.



A continuación, se resumen las inversiones desde el 2015

Proyectos de Concesión en el AIDOQ 2015-2022		
Descripción del activo	Puesta en servicio	Costo propuesto
<i>Salón diplomático</i>	08/12/2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Parque Ambiental (Arquetas de Aguas Azules, incinerador, iluminación y cámaras)</i>	08/12/2016	\$135,928.89 Recursos propios del Concesionario
<i>Implementación del sistema de Control de Ingreso, donde los accesos son conlectura de carné, además de alarmas sonoras en las puertas.</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Se reforzó el ssistema de cámaras en toda la terminal, pasando de 28 a 63 cámaras.</i>	2016	Recursos propios del Concesionario

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 235 de 245

<i>Mejoramiento a las calles de acceso norte</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Entra en funcionamiento el incinerador</i>	2016	Recursos propios del Concesionario
<i>Módulo oficinas bloque O (CCO,Cuarto de monitoreo y escaner, oficina Gerencia proyectos)</i>	03/05/2017	\$153,653.21 Recursos propios del Concesionario
<i>Plan de Remediación para la sustitución de tubería eléctrica y accesorios en PVC de la Terminal del AIDOQ</i>	08/06/2017	\$818,018,07 Recursos propios del Concesionario
<i>Remodelacion Sala de espera para 149 pasajeros(antiguo Salón VIP)</i>	03/05/2018	\$102,668.48 Recursos propios del Concesionario
<i>"Expansión del Área Comercial, Sala de Espera Este, Segundo Nivel, Remodelación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros AIDOQ</i>	03/05/2018	\$6,987,725.00
<i>Plan de Desarrollo, Remodelación y Operación del Área 2 (Centro de Carga Coriport Rex Cargo) del AIDOQ</i>	24/05/2018	\$174,000 Recursos de terceros
<i>"Chocolatería Café y Bakery Liberia y Bar Imperial del AIDOQ</i>	17/05/2018	Recursos de terceros
<i>Sala VIP AIDOQ</i>	15/11/2018	Recursos de terceros
<i>Remodelación Tienda Blue Zone</i>	01/11/2018	Recursos de terceros
<i>Construcción de núcleo de escaleras y rampas para evacuación</i>	31/08/2020	Recursos propios del Concesionario
<i>Proyecto de mejora de red de internet inalámbrica:</i>	31/08/2020	Recursos de terceros
<i>Proyecto reubicación del Banco de Costa Rica</i>	31/08/2020	Recursos de terceros
<i>Adquisiión del Tomógrafo, nivel 3 Seguridad L3. Está en proceso de instalación</i>	01/09/2022	\$800.000,00 Recursos propios del Concesionario

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 236 de 245

RECONOCIMIENTOS Y PREMIOS QUE HA RECIBIDO EL AIDOQ

Vale la pena mencionar que el esfuerzo que realiza el Órgano de Control en materia de supervisión y control de cada uno de los servicios que se brindan el AIDOQ, han coadyuvado a que el Aeropuerto Daniel Oduber Quiros se encuentre dentro de los mejor calificados en Latinoamérica, en la categoría “menos de dos millones de pasajeros al año”, por lo cual ha sido premiado en múltiples oportunidades, tal y como se indica a continuación:

- *Marzo, 2019: Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en la categoría “menos de dos millones de pasajeros al año” (Airport Services Quality de ACI), premio lo entregó ACI en setiembre.*
- *Marzo, 2020: Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en la categoría “menos de dos millones de pasajeros al año” (Airport Services Quality de ACI), premio lo entregó ACI en setiembre.*
- *Marzo, 2020: Aeropuerto con más mejoras de Latinoamérica y el Caribe, premio lo entregó ACI en setiembre.*
- *Febrero, 2021: Reconocimiento La Voz del Pasajero*
- *Marzo, 2021: Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en la categoría “menos de dos millones de pasajeros al año” (Airport Services Quality de ACI)*
- *Marzo, 2021: Mejor aeropuerto con medidas de Limpieza de Latinoamérica y el Caribe*
- *Febrero, 2022: Reconocimiento La Voz del Pasajero*
- *Marzo, 2022: Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en la categoría “menos de dos millones de pasajeros al año” (Airport Services Quality de ACI)*
- *Marzo, 2022: Mejor aeropuerto con medidas de Limpieza de Latinoamérica y el Caribe,*

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 237 de 245



Adicionalmente, procedo a enumerar otros asuntos que se mantienen en discusión y que deben resolverse:

13. Procedimiento FAST TRACK, que según Coriport con esta propuesta pretende agilizar el tiempo de procesamiento de los pasajeros en el área de migración de salidas.

Sobre el particular, se recomendó al Gerente de proyecto que al ser Migración el ente competente para referirse sobre la viabilidad del procedimiento FAST TRACK, se considera conveniente que la Gerencia de Proyecto de previo a someter ante el CETAC la respectiva propuesta, solicite formalmente a dicha entidad migratoria el criterio respectivo

14. El Concesionario solicitó aligerar el trámite relacionado con el acceso formal a la rampa existente y a la futura rampa para aviación general que ellos dicen haber organizado, a fin de descongestionar las rampas usuales para temporada alta.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 238 de 245

Sobre el particular, le recomendamos al Gerente de proyecto que en virtud de que el Lado Aéreo es Administrado por la D.G.A.C., se deberá coordinar con la autoridad aeronáutica, todo lo que resulte competencia de la institución, para que se resuelva sobre el requerimiento de Coriport.

15. Sobre la sustitución del Sistema de Inspección de Equipaje Facturado en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós -AIDOQ.

En relación con este asunto, el Órgano de Control ha venido insistiendo con el Concesionario de la necesidad y obligatoriedad de la sustitución del Tomógrafo, Nivel 3 Seguridad L3, que se encuentra inoperativo desde hace bastante tiempo.

Después de transcurrido más de un año, el Concesionario gestionó la adquisición del equipo, y solicitó la exoneración respectiva, la cual le fue autorizada; sin embargo, estaban pretendiendo cambiar el diseño del sistema centralizado de inspección del equipaje facturado del AIDOQ, razón por la cual, mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0084-2022 y CETAC-AIDOQ-OC-OF-0118-2022, se le recomendó al Gerente de proyecto lo siguiente:

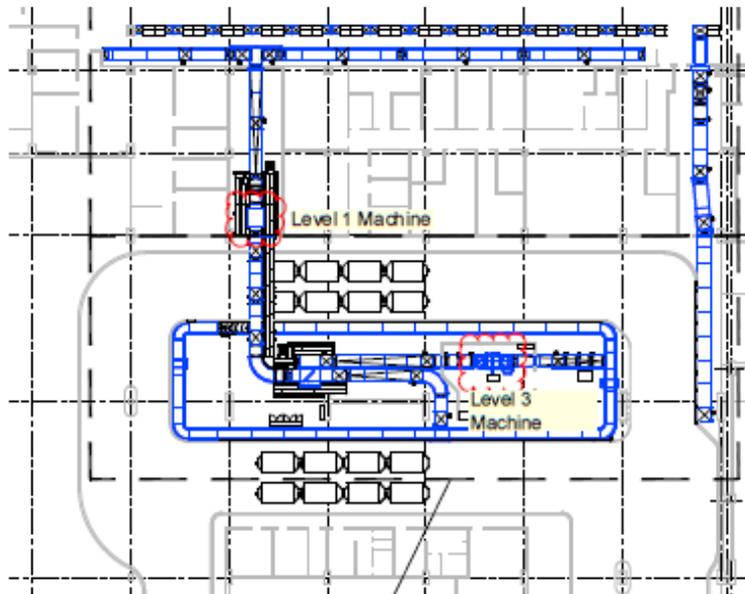
- No autorizar el cambio de “diseño o arquitectura” del sistema centralizado de inspección del equipaje facturado del AIDOQ, que propuso el Concesionario y aceptado por la Administración Concedente desde el año 2011.
- Que el nuevo equipo EDS, que fue adquirido por el Concesionario y autorizada en su oportunidad su exoneración, para sustituir el obsoleto EDS marca L3 Tomógrafo Examiner SX, debe ser ubicado en el **nivel 3** conforme el diseño o arquitectura propuesto y aceptado desde el año 2011, tal como se muestra en la siguiente imagen.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 239 de 245



- No autorizar ninguna exoneración de dispositivos o equipamiento, que afecte el diseño o arquitectura propuesta y aceptada desde el año 2011.
- Solicitar al Concesionario que cumpla con su obligación de trasladar los oficiales destacados en el cuarto donde se encuentra actualmente el obsoleto equipo L-3 SX, al recinto creado y ubicado para ese fin, en el área denominada como “Bloque Operativo”, de conformidad con los siguientes oficios -entre otros- del Concesionario, a saber: Oficio sin número de fecha 26 de diciembre del 2011, suscrito por el señor Francisco Cordero, reiterado posteriormente, mediante el oficio COR-GG-16-028 de fecha 29 de agosto 2016, suscrito por los señores Cesar Jaramillo Gallego y Oscar Sanches Araya. Además, de lo indicado en los oficios DGAC-AVSEC FAL-OF-206-2015, suscrito por Rodolfo Vásquez Rojas, oficio CTAC-ALEG-AIDQ-OF-056-2015, suscrito por la Licda. Vanessa Madriz Sequeira y Luis Fallas Acosta, oficio CTAC-AIDQ-OB-OF-06-2015 suscrito por el Ing, Melvin Quirós y oficio CTAC-AIDQ-OPS-OF-006-2016, suscrito por Lic. Miller Rodríguez.
- Que en virtud de que el equipo EDS de alta velocidad de escaneo o procesamiento ubicado en el primer nivel (VIS-HR), tiene la capacidad de escanear el equipaje facturado de 750 pasajeros por hora con un factor de 1.3 equipajes por pasajero, y que fue adquirido al mismo tiempo que el tomógrafo

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 240 de 245

L-3 SX, el cual -como lo ha señalado el mismo concesionario-, se encuentra en una condición de obsolescencia debido a que cumplió su vida útil. Se recomienda al Gerente a.i. de la concesión, solicitar al Concesionario que verifique la condición actual de dicho equipo, en cuanto a la capacidad de procesamiento y su vida útil, a efecto de que se valore su sustitución por un equipo de tecnología de punta que permita la mayor seguridad, calidad y eficiencia en la prestación del servicio de inspección de equipaje facturado que se realiza en el AIDOQ.

16. Suministro Equipo Rayos X para inspección de las autoridades de Ministerio de Agricultura y Ganadería en el AIDOQ.

Sobre el tema Coriport solicita que se suministren los equipos de rayos X del MAG. Al respecto este Órgano de control le manifestó al Gerente de proyecto que el obligado a adquirir estos equipos para el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), es CORIPOR, según la cláusula 5.3.1.5.2 del Contrato de Concesión

Adicionalmente, el Órgano de Control, mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0115-2022, dirigido al Gerente de proyecto, le manifiesta:

En virtud de los criterios vertidos por el Inspector de Seguridad y la Asesora legal del Órgano de Control (OC), en el cual concluyen que ha quedado claramente establecido que el contrato obliga al concesionario a dotar de los equipos necesarios al MAG para el ejercicio de sus competencias de revisión de los equipajes que salen de la terminal aérea hacia el interior de nuestro país, se traslada a la Gerencia de Proyecto, los criterios emitidos por estos funcionarios del OC, para que en el ejercicio de sus competencias proceda a accionar lo que resulte pertinente para garantizar el cumplimiento de esa obligación del concesionario, a la mayor brevedad posible.

17. Estudio de Capacidad de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Guanacaste Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).

CORIPORT mediante oficio COR-GG-22-078 presentó un estudio de capacidad de la terminal del AIDOQ

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 241 de 245

Dentro una primera revisión, este órgano de Control, mediante CETAC-AIDOQ-OC-OF-0074-2022, le indicó al Gerente de proyecto lo siguiente:

1. *Instruir al Concesionario a que presente el estudio mediante un documento formal con todo el respectivo respaldo documental, análisis, conclusiones y recomendaciones, para su respectivo análisis, conclusiones y recomendaciones hacia el CETAC, ya sea por un experto o por un equipo multidisciplinario.*
2. *Instruir al CETAC para que contrate a un experto en Planificación Aeroportuaria para que analice el Documento o Estudio formal a ser presentado por el Concesionario, o en última instancia, conforme un Equipo Multidisciplinario para que analice el Estudio formal; dentro de un plazo razonable y con la emisión de los respectivos criterios, después de recibido el mismo.*
3. *En lo que respecta a la presentación virtual del tema se concluye, desde la perspectiva técnica, que es válido -como plan de mitigación- el acondicionamiento de 398 m² de áreas comerciales para salas de abordaje; sin embargo, no se justifica la transformación de áreas existentes dentro de la Terminal para acondicionarlas y justificarlas como áreas adicionales de expansión que respalden el exceso de capacidad (más del 60%) que estaría llegando a tener la Terminal dentro de los próximos 8 años, cumpliendo con el nivel de servicio C.*

De conformidad con lo indicado, se recomienda al Gerente de Proyecto que comunique al CETAC, las presentes consideraciones, con la finalidad de que no se apruebe el estudio de capacidad y el mismo sea evaluado dentro del proceso de actualización del Plan Maestro del AIDOQ. En consecuencia, lo que podría valorar es dar por recibido el informe de capacidad presentado mediante el oficio COR-GG-22-078”

Adicionalmente, es recomendable la conformación de un equipo multidisciplinario para la actualización del Plan Maestro del AIDOQ.

Sobre el tema de capacidad y nivel de servicio de la terminal de pasajeros del AIDOQ, el contrato de concesión define al Concesionario la siguiente responsabilidad.

5.3.1.5.1 Capacidad de Operación

La Nueva Terminal de Pasajeros tendrá una capacidad inicial mínima para el manejo de 1500 (un mil quinientos) pasajeros internacionales en hora pico en ambas vías. Esto representa la suma de las llegadas y salidas de pasajeros internacionales en el edificio durante su operación. Con el fin de desarrollar los requerimientos para el espacio inicial del edificio y parqueos que están definidos en los planos de diseño de Coriport de la Terminal de Pasajeros en Figura 8.1, 8.2, 8.3 y 9.1 , en la etapa 1 debe definirse la capacidad en hora pico como 750 pasajeros en cada vía. La Terminal de Pasajeros deberá de estar en capacidad para mantener un nivel de Servicio “C” para los períodos de hora pico de conformidad con los estándares de la IATA a partir de la emisión de la Orden de Inicio de la Explotación de la Concesión.

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 242 de 245

La Nueva Terminal de Pasajeros atenderá el tráfico comercial aéreo doméstico e internacional que utilicen Clave B, C, D y E.

El planeamiento de las ampliaciones de la Nueva Terminal de Pasajeros hasta el término de vigencia de la Concesión debe iniciar cuando el volumen de hora pico por pasajero vigente en las áreas de procesamiento críticas alcance un 60% del volumen diseñado utilizado en la etapa de implementación previa. Para el propósito del planeamiento de futuras expansiones, el área real necesaria será calculada de conformidad con la siguiente tabla de Áreas Operativas- Área por Pasajero en Horas Pico.

El posterior desarrollo y construcción de cada edificio se hará a cargo del Concesionario basado en los pronósticos de tráfico incluidos en la cláusula 8.13 de este Contrato, de tal forma que la siguiente etapa de desarrollo entrará en operación cinco años antes de que se requieran esas instalaciones.”

Por tal motivo, es que se recomienda al CETAC para que contrate a un experto en Planificación Aeroportuaria, que verifique esta situación.

18. Solicitud de orden de inicio para el proyecto *Remodelación de área de aduanas.*

Sobre el tema, el OC mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0142-2022 se le indicó al Gerente de Proyecto lo siguiente:

“...se recomienda instruir al Concesionario a que presente el paquete correspondiente, lo antes posible y acorde con lo indicado, para el proyecto Remodelación de área de aduanas (Fase 1); de tal manera que, se pueda tener una concepción amplia del proyecto para poder realizar el respectivo análisis y recomendaciones de este, dado que con la información presentada no se logra divisar claramente el proceso del área a intervenir y en que componentes van a consistir las áreas de demolición, ya que solo presenta el área remodelada y no se logra conceptualizar el proyecto con sus alcances y demás detalles.

Cabe agregar, que este tema no puede visualizarse como una aprobación parcial o, de ningún componente del “Estudio de Capacidad de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Guanacaste Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)”; ya que conforme al oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0074-2022, dirigido al Gerente de Proyecto, este Órgano de Control, le recomendó que no se apruebe el estudio de capacidad presentado por CORIPORT mediante el oficio COR-GG-22-078 y, que el mismo sea evaluado dentro del proceso de actualización del Plan Maestro del AIDOQ.”

19. Solicitud de orden de inicio para el proyecto *Parqueos*

Sobre el tema, el OC mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0143-2022 se le indicó al Gerente de Proyecto lo siguiente:

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 243 de 245

“Con base en lo anterior, se recomienda instruir al Concesionario a que presente el paquete correspondiente, lo antes posible y acorde con lo indicado, para el proyecto Remodelación del Parqueo; de tal manera que, se pueda tener una concepción amplia del proyecto para poder realizar el respectivo análisis y recomendaciones de este, dado que con la información presentada no se logra divisar claramente el área a intervenir y cuáles son las áreas a colocar asfalto, ya que solo presenta esquemas del área remodelada y no se logra conceptualizar el proyecto con su justificación y demás detalles técnicos, acorde con la lista suministrada. Al parecer, acorde con las fechas y lista de actividades suministradas para el proyecto, a estas alturas, probablemente se tenga el desarrollado del anteproyecto conceptual y se esté en trámite de permisos de construcción, por lo que se insta a que, si este es el caso, presenten la información completa acorde con la lista suministrada para poder emitir una recomendación.

Cabe agregar, que este tema no puede visualizarse como una aprobación parcial o, de ningún componente del “Estudio de Capacidad de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Guanacaste Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)””; ya que conforme al oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0074-2022, dirigido al Gerente de Proyecto, este Órgano de Control, le recomendó que no se apruebe el estudio de capacidad presentado por CORIPORT mediante el oficio COR-GG-22-078 y, que el mismo sea evaluado dentro del proceso de actualización del Plan Maestro del AIDOQ.”

20. Solicitud de lineamientos para uso de rampa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós -AIDOQ.

Sobre el tema, mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0146-2022, se le recomendó al Gerente de proyecto lo siguiente:

- ✓ *Solicitar el criterio respectivo a la autoridad aeronáutica a efecto de que se determine entre otras cosas el cumplimiento del RAC 139,*
- ✓ *Solicitar criterio a la autoridad aeronáutica sobre si la rampa que se indica en el citado oficio, cumple con la normativa FFA y Anexo 14 de la OACI, en cuanto a capacidad y señalamiento en cuanto a giros.*
- ✓ *Solicitar criterio a la autoridad aeronáutica sobre los procedimientos de ingreso y egreso a la rampa principal del MRLB, debido a que el ingreso de aeronaves a la rampa de marras sería a través de las posiciones -6L, 7L, 7R- de estacionamiento de aeronaves comerciales.*
- ✓ *Además, debe verificarse el horario de operación de que se pretende instaurar de 24/7, ya que el AIDOQ opera en un horario restringido.*
- ✓ *Por otra parte, debe verificarse la situación de acceso a la rampa de interés a través de una calle vehicular o de servicio.*

21. Remodelación de la Sala de Mitigación y construcción de una escalera a rampa

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 244 de 245

Mediante oficio COR-GG-22-118, CORIPORT presenta la solicitud para el planteamiento de los trabajos del proyecto *Remodelación de Sala Mitigación y construcción de escalera a rampa*.

Sobre el tema, el OC mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0148-2022 se le recomendó al Gerente de Proyecto lo siguiente

“...instruir al Concesionario a que presente el paquete correspondiente, lo antes posible y acorde con lo indicado, para el proyecto “Remodelación de la Sala de Mitigación y construcción de una escalera a rampa”, como una ampliación de la Sala de abordaje; de tal manera que, se pueda tener una concepción amplia del proyecto para poder realizar el respectivo análisis y recomendaciones de este, dado que con la información presentada no se logra divisar claramente el área a intervenir y no se logra conceptualizar el proyecto con su justificación y demás detalles técnicos, acorde con la lista suministrada.

Al parecer, acorde con las fechas y lista de actividades suministradas para el proyecto, a estas alturas, probablemente se tenga gran parte del desarrollado del anteproyecto conceptual y se esté en trámite de permisos de construcción, por lo que se insta a que, si este es el caso, presenten la información completa acorde con la lista suministrada para poder emitir una recomendación;

Cabe agregar, que este tema no puede visualizarse como una aprobación parcial o, de ningún componente del “Estudio de Capacidad de la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Guanacaste Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)”; ya que conforme al oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0074-2022, dirigido al Gerente de Proyecto, este Órgano de Control, le recomendó que no se apruebe el estudio de capacidad presentado por CORIPORT mediante el oficio COR-GG-22-078 y, que el mismo sea evaluado dentro del proceso de actualización del Plan Maestro del AIDOQ.”

22. Resolver en definitiva el conflicto sobre el uso y administración del Fondo de Fiscalización, ya que el Concesionario y el mismo Fideicomiso se han opuesto a que la Administración puedan disponer de esos recursos para pagar todos los gastos en que incurre la Administración en la Fiscalización, control y supervisión del Contrato de Concesión del AIDOQ. Incluso pretendiendo imponer límites al uso del mismo.

Sobre este particular el Órgano de Control a emitido varios informes al Gerente de Proyecto, y en algunos recomendando que se planté el inicio de un arbitraje, o procedimiento sancionatorio, para lo cual se le ha solicitado al Asesor Legal Externo, Claudio Donato, para que formule el expediente y la relación de hechos, para poder dar inicio al procedimiento correspondiente. Tramite en proceso. Enumero entre otros los siguientes oficios CETAC-AIDOQ-OC-OF-0144-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0145-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0135-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0122-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-

15 de diciembre de 2022

CETAC-OFGI-FG-OF-0934-2022

Referencias: N/A

Página 245 de 245

0206-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0228-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0176-202, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0103-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0135-2022, CETAC-AIDOQ-OC-OF-0204-2022.

23. Comportamiento de la TIR.

Es importante proceder a realizar un estudio para determinar cuál es la condición actual de la TIR del proyecto, ya que el concesionario se podría ver beneficiado con ingresos extraordinarios que incrementen en más de un 20% la TIR del proyecto, definida por la administración en un 15%. Ante esa situación la administración tendrá el derecho de solicitar la distribución proporcional y razonable entre las partes de los beneficios extraordinarios obtenidos por el Concesionario, todo conforme a la cláusula 15.9 del Contrato de Concesión.

24. Se le adeudan a Coriport la porción del impuesto de salida 2021, que por contrato le corresponde, por el monto de US\$ 1.388.591, así como el pago de la garantía por el mínimo garantizado, por la suma de \$590.912,00

Esperando que esta memoria histórica descrita en este informe les sirva de orientación a quienes asuman el liderazgo de estas actividades, y con la convicción del deber cumplido, agradezco a la Administración por la confianza manifiesta durante todos estos años, en esta noble Institución que tanto me dio durante mi vida laboral, y que viviré eternamente agradecido.

Cordialmente,

Lic. Fernando Soto Campos.
Inspector General
Órgano de Control
Contrato de Concesión
Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós