

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA



**COMISIÓN ESPECIAL QUE INVESTIGARÁ TODO LO RELACIONADO CON EL
PROCESO EMANADO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL
Nº01-98, PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL,
EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y EL MOPT, QUE DEVINO EN EL
CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA EN LOS SERVICIOS
AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL
JUAN SANTAMARÍA**

EXPEDIENTE N° 14.521

INFORME DE MAYORIA

25 de abril de 2002

**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA
REPUBLICA DE COSTA RICA**

**INFORME DE MAYORIA
EXPEDIENTE N° 14.521**

Los suscritos, diputado Rafael Arias Fallas , diputado Guido Vargas Artavia y diputado Guillermo Constenla Umaña, miembros de la COMISIÓN ESPECIAL QUE INVESTIGARÁ TODO LO RELACIONADO CON EL PROCESO EMANADO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL N°01-98, PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y EL MOPT, QUE DEVINO EN EL CONTRATO DE GESTIÓN INTERESADA EN LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA, rendimos el presente

INFORME DE MAYORIA, basados en los hechos y consideraciones que a continuación exponemos.

INDICE

I INTRODUCCIÓN.....	10
ASPECTOS GENERALES.....	10
1.1 Creación e integración de la Comisión.....	10
1.2 Competencias de la Comisión.....	10
1.3 Comparecientes a la Comisión.....	11
 2. CONSIDERACIONES JURÍDICAS.....	 14
2.1 Concepto de servicio publico.....	14
2.2 Algunos antecedentes sobre la gestión de servicios públicos.....	15
2.3 Formas de gestión de los servicios públicos.....	16
2.4 El contrato de gestión de servicios públicos.....	17
2.5 La concesión de servicios públicos.....	19
2.6 Gestión interesada.....	20
2.7 Legislación costarricense.....	20
 3. LA VISIÓN NACIONAL DEL NEGOCIO DEL AEROPUERTO	
SANTAMARÍA FRENTE A LA NECESIDAD DEL FUTURO AEROPUERTO	
INTERNACIONAL DE OROTINA	21

II- CONTRATO DE GESTION INTERESADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SANTAMARÍA.....25

1. ASPECTOS GENERALES.....25

2. PROPOSITO DEL CONTRATO.....25

3. VIGENCIA.....26

4. OBLIGACIONES FINANCIERAS DEL GESTOR.....26

5. COSTOS DE LAS OBRAS OBJETO DEL CONTRATO.....27

**6. CONTRIBUCION DE CAPITAL, LIMITACION DE ENDEUDAMIENTO Y
APORTE ADICIONAL DE CAPITAL.....27**

7. INGRESOS DEL CETAC Y DEL GESTOR, E IMPREVISTOS.....28

III- EL ÓRGANO FISCALIZADOR DEL CONTRATO Y EL CETAC.....29

1. FUNDAMENTO LEGAL DE SU EXISTENCIA.....29

2. FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL OFGI.....30

IV- PRINCIPALES IRREGULARIDADES O ANOMALIAS ENCONTRADAS EN LA EJECUCION DEL CONTRATO..32

1. PRESTAMO DEL CETAC AL GESTOR POR \$12,4 MILLONES DE DÓLARES.....	32
1.1 Origen del préstamo.....	32
1.2 Sobre la legalidad del préstamo.....	34
1.3. Cronología de los hechos que derivan en el préstamo.....	36
1.4. Resumen de hechos relevantes.....	46
1.4.1 Memorandum de entendimiento (MOU). (Ver anexo 8).....	46
1.4.2 Solicitud de ayuda del Gestor al CETAC. (Ver anexo N°2).....	48
1.4.3. Acuerdo del CETAC del 28 de agosto de 2001. (Ver anexo N°3)	50
1.4.3.1. El CETAC legitima lo actuado en Washington por el Viceministro.....	50
1.4.3.2. Intervención impropia y altamente cuestionable	51
1.4.3.3. Los siguientes son los aspectos más relevantes acordados mediante el Acta 79-2001 del CETAC.....	52
1.4.3.4. Incrementos de costos no amparados por el Contrato.....	52
1.4.3.5. Aumentos de costos son responsabilidad exclusiva del Gestor.....	54
1.4.3.6.Presiones al OFGI e intervención política impropia.....	55
1.4.3.7. Reducción de utilidades por aumentos de costos no contractuales.....	55
1.4.3.8.Negativa del Gestor a aportar capital según su obligación contractual.....	55
1.4.3.9. Criterio Contralor.....	56
1.4.3.10.Desacuerdo de los Técnicos y el OFGI con la Administración Superior. Intervención del Presidente de la República.....	58
1.4.3.11.Uso parcial del préstamo de \$12.4 millones de dólares para el pago de	

comisiones a TBI-AGI.....	60
1.5 Algunos Argumentos Legales.....	61
2. CESIÓN DE ACCIONES A BECHTEL.....	65
2.1 Secuencia de hechos de carácter	
corporativo en la sociedad gestora.....	65
2.2 Consecuencias legales del traspaso.....	66
2.3 Consideraciones contractuales y consecuencias del traspaso.....	67
2.4 Cambio de la casa matriz del líder GAI.....	68
3. CASO DE LOS DOCEAVOS (Ver Anexo 6).....	69
3.1 Forma de cálculo y de cobro usual de las tarifas.....	69
3.2 Discrepancias surgidas. El cartel y la oferta.....	70
3.3 Aspectos legales insoslayables.....	70
3.4 Definiciones contractuales sobre las tarifas.....	72
4. SOBRE LA TARIFA TIA O PFC.....	72
4.1 La decisión sobre la TIA.....	72
4.2 Definición de la TIA contra el criterio técnico	
y consecuencias de ello.....	73
5. AUMENTO DE COSTOS DE OBRAS Y DEL PRESUPUESTO DE LA	
PISTA PRINCIPAL(07-25).....	74
5.1 Desmedido incremento de los costos de	
operación y mantenimiento.....	74
5.2. Sobrecostos en las obras de la pista principal (07-25).....	75

5.3 Roces con los términos del Contrato.....	76
5.4. Conflicto de intereses entre Alterra y la constructora Bechtel-Edica frente a la optimización de costos.....	77
5.5. Priva de nuevo la decisión política por encima del criterio técnico.....	78
5.6 Consecuencias.....	79
6. AUMENTO EN GASTOS DE DESARROLLO	79
6.1 Aprobación del aumento del 533 % en los gastos de desarrollo.....	79
6.2 Procedimiento irregular.....	81
6.3 Criterio técnico nuevamente obviado.....	82
7. PAGO DE COMISIONES A TBI-AGI.....	83
7.1 Comisiones ilegales por US \$21,5 millones a favor del socio TBI-AGI.....	83
7.1.1 Acuerdo de Servicios Técnicos, TSA, (Rubros 75 y 88).....	83
7.1.2 Lo que establece el contrato.....	84
7.1.3 Calificación que la Contraloría da a estos recursos.....	85
7.1.4 Servicios profesionales a precio de lujo, con costo duplicado , pues son parte del Contrato de Gestión Interesada y ahora de nuevo en el TSA.....	85
7.1.5 Se trata realmente de comisiones de difícil justificación o bien directamente relacionadas con la transacción accionaria entre TBI-AGI y DDAB (Bechtel).....	87
7.1.6 Comisiones pagadas parcialmente con recursos públicos.....	88

7.1.7 Responsabilidad del CETAC.....	89
7.1.8 Más prueba confesional.....	89
 8. COBROS POR TRABAJOS NO REALIZADOS.....	92
 9. PROBLEMAS ENFRENTADOS POR EL ORGANO FISCALIZADOR.....	92
9.1 Razón de ser del Organo Fiscalizador.....	92
9.2 Incongruencias en la concepción del OFGI.....	93
9.3. La Administración Superior ignora al OFGI.....	94
9.4 Otras debilidades estructurales del OFGI.....	95
 10. INFLUENCIA E INJERENCIA POLÍTICAS.....	97
 11. EVASIÓN DE CONTROLES MIGRATORIOS.....	99
 V. CONCLUSIONES.....	101
 VI. RECOMENDACIONES.....	112
 VII. CONSIDERACIONES FINALES.....	115
 VIII. PROPUESTA DE SANCIONES.....	117

IX. ANEXOS.....123

ANEXO 1 :

Prueba confesional. (Actas de la Comisión)

Extracto de las declaraciones de los comparecientes.....123

ANEXO 2:

Carta del Gestor de 21-8-2001, planteando déficit de financiamiento169

ANEXO 3:

Acta de la sesión extraordinaria No. 79 – 2001

Del CETAC.....170

ANEXO 4:

Correo electrónico enviado por el apoderado de Alterra Lic. Rudelman, dictando el texto del acuerdo que debe tomar el CETAC.....179

ANEXO 5:

Organigramas del Consorcio AGI y

Alterra Partners Costa Rica, S.A.....186

ANEXO 6:

Sobre el tema de los Doceavos.....191

ANEXO 7:

Correo electrónico de la Sra. Jill Jamieson

sobre la tarifa TIA.....203

ANEXO 8:

Memorando de Entendimiento.....204

ANEXO 9:

Correo electrónico del Ministro

del MOPT Carlos Castro a la Sra. Jill Jamieson.....207

ANEXO 10:

Resumen de irregularidades en la ejecución del contrato según informe de la Sra. Jill Jamieson, ex inspectora general del Órgano fiscalizador del aeropuerto.....208

ANEXO 11 :

Acuerdo del CETAC 1-2002 sobre pista 07-25.....212

ANEXO 12:

Correos Electrónicos.....215

I - INTRODUCCIÓN

1- ASPECTOS GENERALES

1.1 Creación e integración de la Comisión

La creación de la Comisión tuvo lugar el 25 de setiembre del 2001 con motivo de la aprobación por el Plenario Legislativo de una moción presentada por el Diputado Dr. Guillermo Constenla Umaña quien solicitó la integración de la misma con el propósito de investigar todo lo relacionado con el proceso de licitación, el contrato de gestión interesada del Aeropuerto Juan Santamaría y todos los actos posteriores de la administración relativos a la ejecución del mismo. Esta moción fue presentada en vista de la seriedad y gravedad de las denuncias de incumplimientos de varias cláusulas del contrato, así como los posibles abusos y las eventuales atribuciones que se ha arrogado el Gestor Interesado y que no son de su competencia, todo lo anterior de conformidad con lo que se ha logrado detectar en la ejecución de dicha Gestión Interesada.

La Comisión se instaló el 27 de setiembre de 2001 nombrándose como Presidente al Diputado Constenla Umaña, Secretaria a la Diputada Vanessa Castro Mora con participación de los Diputados Jorge E. Sánchez Sibaja, Rafael Arias Fallas y Guido Vargas Artavia.

1.2 Competencias de la Comisión

El objeto de esta investigación es determinar las irregularidades que se han dado en la ejecución de este contrato y las posibles responsabilidades del caso en aquellos funcionarios públicos y asesores encargados de la vigilancia y puesta en práctica del mismo que hayan desatendido sus obligaciones en perjuicio del Estado Costarricense y del interés público. Además evaluar las actuaciones y el cumplimiento de la función de Fiscalización de la Hacienda Pública por parte de la Contraloría General de la República en este caso.

1.3 Comparecientes a la Comisión

En el transcurso de esta investigación se recibió en audiencia a las siguientes personas:

PERSONA	CARGO	SESIÓN
LICENCIADO CLAUDIO DONATO	ASESOR LEGAL, CETAC	3-6-19
LICENCIADO PERCY ÁVILA	DIRECTOR FINANCIERO DEL CETAC	7-16

LICENCIADO AL ROMEU	GERENTE GENERAL DE ALTERRA PARTNERS COSTA RICA.	8-15-18
DOCTOR ENRIQUE ROJAS FRANCO	ABOGADO	9
LICENCIADO JUAN JOSÉ SOBRADO	ABOGADO	9
DOCTOR JORGE ROMERO PÉREZ	ABOGADO	10
LICENCIADO GERARDO RIBA BAZO	FUNCIONARIO CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	10
INGENIERO ÁLVARO VARGAS SOLÍS	GERENTE DE ÁREA DE SERVICIO DE OBRA PÚBLICA Y TRANSPORTE DE LA DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA, CONTRALORÍA	11
LICENCIADO ALLAN UGALDE ROJAS	FUNCIONARIO CONTRALORÍA	11
LICENCIADO DANIEL SÁENZ QUESADA	FUNCIONARIO CONTRALORÍA	11-12

LICENCIADO FERNANDO BENAVIDES	LUIS VARGAS	CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA	12
SEÑOR RICARDO MADRIGAL SALAZAR		VICEPRESIDENTE DEL CETAC	14 se abstuvo de declarar 19
INGENIERO RODRÍGUEZ VARGAS	MARIO	DIRECTIVO DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL	14 se abstuvo de declarar 17
SEÑOR EDUARDO ULLOA CLARE		DIRECTIVO DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL	14 se abstuvo de declarar
LICENCIADO MANUEL ALVARADO	CARLOS FERNÁNDEZ	DIRECTIVO DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL	14 se abstuvo de declarar 18-20
INGENIERO JOSÉ RAFAEL DURÁN ZONTA		INSPECTOR TÉCNICO EN OPERACIONES Y SEGURIDAD DEL ÓRGANO FISCALIZADOR	14-16
INGENIERO WEXLER	FELIPE	INGENYA CONSULTORES	16
INGENIERO BONILLA	MANUEL	SOCIO DE INGENIA	16

INGENIERO ANGULO	WALTER	EMPRESA INGENIEROS CONSULTORES	IMNSA	16
ARQUITECTA RODRÍGUEZ	TATIANA	INSPECTORA EN OBRAS ÓRGANO FISCALIZADOR		16
LICENCIADO MESSEGUER VARGAS	LUIS	JEFE DE MIGRACIÓN DE LA OFICINA DE MIGRACIÓN		17
LICENCIADO VALVERDE	CARLOS	ABOGADO		18
SEÑORA MATHIEW CAMPOS	MARIBEL	CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL		18-19-20
INGENIERO ULLOA CLARE	EDUARDO	DIRECTIVO DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL		19
LICENCIADO CASTRO,	CARLOS	MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		21
LICENCIADO FEINZAIG,	ELIÉCER	PRESIDENTE DEL CETAC, VICEMINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		22-23-24
HAZLE FEIGENBLATT		PERIODISTA		25
MASTER JILL JAMIESON,		EX FISCALIZADORA GENERAL, ÓRGANO FISCALIZADOR		25-26-27-28
LICENCIADO TREJOS ZUÑIGA	ALBERTO	FUNCIONARIO INCAE		28

JUAN MENA MURILLO	FUNCIONARIO MOPT	28
LICENCIADO MANRIQUE JIMENEZ MEZA	COMISION DE EVALUACION DE SELECCIÓN DEL GESTOR	28
LICENCIADO JORGE VARGAS ARAYA	COMISION DE EVALUACION DE SELECCIÓN DEL GESTOR	28
LICENCIADO JOSE RAFAEL BRENES VEGA	COMISION DE EVALUACION DE SELECCIÓN DEL GESTOR	28
INGENIERA LORENA LOPEZ	COMISION DE EVALUACION DE SELECCIÓN DEL GESTOR	28

2- CONSIDERACIONES JURÍDICAS

2.1 Concepto de servicio publico

“Interpretamos por servicio público toda actividad técnica destinada a satisfacer una necesidad de carácter general, cuyo cumplimiento uniforme y continuo deba ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico exorbitante del derecho privado, en beneficio indiscriminado de toda persona.”¹

¹ Fernández Ruiz, Jorge. DERECHO ADMINISTRATIVO (SERVICIOS PUBLICOS). México, 1995, pag. 162 y 163

La doctrina señala como características esenciales del servicio público la generalidad, uniformidad, regularidad y continuidad, aunque algunos autores incluyen la mutabilidad, obligatoriedad y gratuidad.

2.2 Algunos antecedentes sobre la gestión de servicios públicos

La actividad contractual de la Administración dentro de la esfera del Derecho público se va a centrar en la figura del contrato administrativo que se define, en contraposición al privado, por la inclusión de una serie de prerrogativas que garanticen el cumplimiento del interés general y por un objetivo tendente a la realización de obras y servicios de carácter público que están dentro del "giro o tráfico" propio de la Administración que actúa y cuya titularidad le corresponde.

La titularidad de la competencia para prestar estos servicios corresponde a la Administración que, desde un punto de vista organizativo, puede ejercerla de forma centralizada o descentralizada. En el primer caso, la entidad va a asumir su propio riesgo absorbiendo ilimitadamente las pérdidas producidas, no existirán intermediarios y se llevará a cabo por funcionarios y personal laboral de la propia plantilla de la entidad, dependiendo directamente de sus órganos de gobierno.

Si el servicio se presta descentralizadamente, esta autonomía puede ser de carácter orgánico, si se crea un Consejo de Administración y se nombra un gerente o patrimonial, cuando se crea, *ex profeso*, un organismo autónomo, una fundación o una sociedad mercantil participada por la entidad pública. De hecho, estamos asistiendo a lo que han dado en llamar "un proceso de huida o fuga del

Derecho Administrativo”, mediante la privatización de la gestión pública, que ciertos autores justifican por la inadecuación o rigidez de sus procedimientos y a su excesivo costo, pretendiendo alcanzar una mayor eficacia.

Uno de los cauces utilizados para este alejamiento es la figura denominada, genéricamente, contrato de gestión de servicios públicos, que incluye diversas modalidades y por la que se encomiendan a una persona física o jurídica el ejercicio de actividades que cubran las necesidades esenciales de la población.

2.3 Formas de gestión de los servicios públicos

A- Gestión directa.

Las disposiciones reguladoras de la gestión de servicios públicos siempre han partido del grado de inmediatez con que éstos se prestan para clasificar las formas de gestión en directa e indirecta. La gestión directa es la realizada por la propia Administración, por sí misma o mediante la utilización instrumental de una persona jurídica vinculada a aquella jurídica y económicamente. La Entidad puede actuar a través de sus órganos ordinarios, de manera indiferenciada respecto de las restantes actividades del órgano, o a través de una “organización especializada”, órganos específicamente encargados de tal gestión, cuya estructura suele adoptar aspectos societarios, aunque sin personalidad propia, al dotarse de un gerente y un consejo de administración, que actúan con cierta independencia funcional y con autonomía presupuestaria.

Un segundo sistema de gestión directa consiste en la creación de una persona jurídica instrumental ya sea de derecho público o de derecho privado con participación íntegra del Ente público.

No obstante lo anterior, es posible que las Administraciones Públicas titulares de la prestación del servicio público decidan crear algún tipo de vínculo entre ellas porque se den circunstancias que lo hagan aconsejable, concurren competencias o existan decisiones de colaboración interinstitucional. A este género podríamos denominarlo gestión compartida de servicios. Es aquí donde nos encontramos con distintas modalidades de organización supra municipal, como la Unión de Gobiernos Locales.

B- La gestión indirecta

La gestión indirecta es la operada a través de diversas formas o instituciones de origen y base contractual mediante las que la Administración mantiene la titularidad del servicio y la responsabilidad última de su prestación confiando el ejercicio o explotación de la actividad a persona distinta, sin perjuicio de la posibilidad de intervención mediata en ella.

2.4 El contrato de gestión de servicios públicos

Desde una perspectiva doctrinal, se ha considerado que el contrato de gestión de servicios públicos no es una figura contractual definida, sino que bajo su rúbrica común se encubre una pluralidad de diversas técnicas contractuales, siendo, más

que un tipo contractual definido, una simple técnica de gestión de los servicios públicos.

Las normas jurídicas del Servicio Público han sido construidas históricamente sobre la figura de la concesión, pero se ha considerado aplicable igualmente a otras formas de gestión indirecta (gestión interesada, concierto, arrendamiento o empresa mixta), si bien cada uno de éstas introducirá en aquél determinadas variantes o peculiaridades.

En España, a guisa de ejemplo, la jurisprudencia ha llegado a conclusiones parecidas acerca de la naturaleza del contrato de gestión de servicios públicos. La sentencia del Tribunal Supremo de ese país del 27 de Enero de 1992 declara lo siguiente:

“En el ámbito del Derecho Administrativo no existe -pese a que otra cosa pudiera parecer a tenor de la Ley de Contratos del Estado- un contrato específico de gestión de servicios públicos, sino que es necesario hablar de una pluralidad contractual diferenciada a través de la que es posible dar cabida a todo tipo de gestión indirecta de un determinado servicio público.”

El Derecho positivo define este contrato como un vínculo jurídico a partir del cual una persona natural o jurídica se compromete a gestionar servicios de competencia pública cuando éstos reúnan los siguientes requisitos:

- Que tengan un contenido económico que los haga susceptibles de explotación por empresarios particulares.
- Que exista un régimen jurídico básico que atribuya las competencias administrativas, determine el alcance de las prestaciones a favor de los administrados y que declare expresamente que la actividad de que se trata queda asumida por la Administración respectiva como propia.

Por su parte, la Unión Europea aún no ha afrontado la regulación de los contratos de gestión de los servicios públicos. Tan solo se han aprobado Directivas respecto al contrato de concesión de obras públicas (93/37/CEE) y para los sectores del agua, energía, transportes y telecomunicaciones (93/38/CEE y 92/13/CEE). En estos textos legales se delimita el concepto de entidad adjudicataria, umbrales mínimos de aplicación, especificaciones técnicas y condiciones de publicidad, concurso y adjudicación, por encima de la cifra señalada en el párrafo anterior.

2.5 La concesión de servicios públicos

Es un contrato a través del cual el empresario privado asume exclusivamente los riesgos y beneficios de la explotación mediante una retribución que pasó a regirse por el principio de cobertura suficiente y mutabilidad contractual.

La figura de la concesión se ha visto alterada por lo que se refiere a la asunción de riesgos ya que los ingresos del concesionario no serán únicamente la contraprestación obtenida del usuario sino también las aportaciones de la Administración concedente previstas en el contrato o debidas a la alteración del equilibrio económico de la concesión por razones como:

El *ius variandi* de la Administración.

La doctrina del *factum principis* o riesgo imprevisible.

2.6 Gestión interesada

Se refleja un compromiso del gestor para prestar el servicio público contando con la colaboración de la Administración que aporta las instalaciones necesarias para su desarrollo y con una contraprestación mínima que aumentaría cuando los beneficios de la explotación sobrepasaran un nivel determinado (cláusula de interesamiento), fomentando una prestación más eficiente.

2.7 Legislación costarricense

Debemos señalar que, en primera instancia, no existe en nuestras leyes la figura de la gestión interesada. Esta es una figura que se ha desarrollado principalmente en países europeos. Sin embargo, sí permite nuestro ordenamiento jurídico el establecimiento de tipos contractuales abiertos.²

Así se promulga el Decreto Ejecutivo 26801-MOPT, que le da vida al contrato de gestión interesada para servicios aeroportuarios. Este decreto esboza, a grandes

² Ley de la Contratación Administrativa, artículo 55

rasgos, lo que será el contrato que origina la investigación de esta Comisión, dando viabilidad jurídica a esta figura contractual.

Debemos señalar que a pesar de que el contrato es, en primera instancia, la regulación de la actividad que nos ocupa, este acuerdo no puede contravenir lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa, la Ley General de la Administración Pública, la Ley General de Aviación Civil, la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el Reglamento de la Contratación Administrativa, el Reglamento para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios, y el Reglamento para la Fijación Tarifaria y Control de la Calidad de los Servicios Aeroportuarios, sin dejar de lado los principios generales de la Contratación Administrativa, que ha señalado la Sala Constitucional en su resolución N° 998-98 de las once horas treinta minutos del dieciséis de febrero de mil novecientos noventa y ocho.

En este sentido, el CETAC no puede abstraerse de sus funciones legales como órgano regulador de la aviación civil, determinada en la Ley General de Aviación Civil, específicamente en su artículo 10, así como la Dirección General de Aviación Civil no puede obviar las funciones determinadas en el artículo 18 de la misma ley, puesto que el contrato no determina una cesión de las atribuciones legales que únicamente le corresponden a los órganos públicos

3.- LA VISIÓN NACIONAL DEL NEGOCIO DEL AEROPUERTO SANTAMARÍA FRENTE A LA NECESIDAD DEL FUTURO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE OROTINA.

La firma TAMS, consultora del Gobierno de Costa Rica para el desarrollo del aeropuerto Santamaría, calculó en sus proyecciones financieras, con base en las tarifas, que dicho aeropuerto tendría un ingreso bruto de \$ 1440 millones de dólares durante los veinte años de una concesión. De ellos \$293 millones corresponden a ingresos tributarios con destino fijo para otros entes (el Instituto Meteorológico y Aviación Civil); \$31 millones representan reservas para gastos menores de capital del Sistema Nacional de Aeropuertos y el desarrollo futuro de aeropuertos; y \$149 millones deben emplearse para los gastos de operaciones y mantenimiento del aeropuerto Santamaría, de modo que quedan \$967 millones de dólares para el desarrollo aeroportuario.

Esto bastaría: a) para transformar al Santamaría, diseñado originalmente para la tecnología de hélice de mediados del siglo pasado, en un aeropuerto que cumpla con todos los requisitos internacionales de operación y seguridad para la tecnología del presente, de manera que permita la operación directa a Europa, de gran importancia para el desarrollo del turismo; b) para hacer gran parte del desarrollo de un nuevo aeropuerto en Orotina, necesario en cualquier caso al término de esos veinte años, e incluso antes.

El resto del dinero para desarrollar Orotina, y la autopista de cuatro vías que TAMS indica que es necesaria para compensar la mayor distancia, saldría de sobra de un impuesto sobre la enorme plusvalía generada por ambas obras en una extensa región, en la forma de la “contribución especial” que para tales casos prevé el Código Tributario, en desarrollo de principios de la Constitución Política.

Pero se tomaron dos malas decisiones:

1°. Interponer al gestor, innecesariamente, porque los ingresos en gran parte son tributarios y se producirían de todas maneras, y porque la operación del aeropuerto no requiere de un Gestor privado ; el gestor pasó entonces a llevarse gran parte de la suma señalada , y

2° , se escogió una alternativa de calidad y desarrollo mínima, consistente en dejar el Santamaría, en materia de campo aéreo, conforme al diseño para la tecnología vieja (y por tanto sin cumplir con los estándares internacionales actuales), aunque mejorado en sus vías de carreteo y de zonas de espera. Esto último implicaba una solución provisional, mientras se desarrollaba Orotina en su totalidad, de modo que permitiese pasar ahí todas las operaciones internacionales, alrededor del 2020, y que el Santamaría quedase sólo para las operaciones locales y algunas internacionales limitadas .

La decisión de interponer al gestor hacía que se fueran a otras manos los recursos necesarios para Orotina, además de que la carretera, contra lo dicho por el consultor se haya previsto sólo con dos vías.

Y para completar el cuadro de incongruencias, la solución mínima de desarrollo escogida para el Santamaría, requiere que en el 2010 salga de ahí toda la aviación menor, de modo que el aeropuerto Santamaría pueda aguantar para el tráfico de la aviación mayor hasta el 2018, en que supuestamente entraría en operación Orotina. Lo grave y paradójico es que no hay donde aquella pueda ir, porque el aeropuerto de Pavas ya está casi al tope de su capacidad.

De ahí que el tan cacareado desarrollo que hará el Gestor es sólo un parche por diez años, y lo peor de todo es que impide desarrollar Orotina. Particularmente porque el contrato firmado condiciona la posibilidad del desarrollo de un nuevo aeropuerto internacional a una multimillonaria indemnización al Gestor.

A partir de ahí empiezan los abusos del gestor. AGI, el manejador escogido se retira unilateralmente y como sustituto nace Alterra , empresa sin ninguna experiencia en la materia.

Pese a que los precios contratados, muy generosos por cierto, eran un tope máximo, Alterra los modifica unilateralmente en su beneficio, y el costo de las inversiones salta de \$ 181 millones a casi \$ 250 millones de dólares, lo que comprende entre otras cosas, una inexplicable partida por 18 millones y medio de dólares por “gastos de desarrollo”, el pago de una comisión al socio TBI-AGI de \$21,5 millones de dólares, que no estaba contemplada en el contrato y otra serie de prebendas para el Gestor. Amén de que el Gobierno acude presuroso a prestarle al Gestor la suma de \$12,4 millones de dólares, porque éste se niega a hacer el aporte de capital al que estaba obligado.

En resumen , alzas en todo por encima de lo establecido en el contrato, y además , que los usuarios le paguen un tributo de cinco dólares por pasajero. Sólo esto último, aparejado al pago en doceavos de las tarifas para las aerolíneas, significaría 160 millones de dólares de más durante los veinte años de contrato. Todo esto, no obstante que las tasas ya se habían subido al inicio del contrato, por lo que las estimaciones de ingresos totales, dichas al principio, subirían muy considerablemente.

Por algo el contrato firmado por el gobierno consigna la increíble afirmación de que el contrato está por encima de la legislación costarricense, aberración que no ocurría en Costa Rica desde que Cristóbal Colón pactó con los aborígenes de Cariari.

A todo esto, el gobierno, complaciente, le dice Sí.

Tales son las complacencias gubernamentales con los ejecutores de este proyecto y los consecuentes abusos del Gestor, que la Inspector General del

contrato Jill Jamieson, ha tenido que retirarse, y tuvo que denunciar públicamente que era objeto de amenazas de políticos, por lo que pidió protección policial.

Si todo esto, que es inaudito, muy grave y preocupante, no requiere la continuación de una investigación a fondo, ¿ que otra cosa podrá requerirlo?.

II. CONTRATO DE GESTION INTERESADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

1.- ASPECTOS GENERALES

El Gobierno de Costa Rica representado por el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes suscribió el 18 de octubre de 2000 un Contrato de Gestión Interesada con la empresa Gestión Aeroportuaria AGI de Costa Rica S. A. quien es la sociedad conocida como “Gestor”. (Esta sociedad posteriormente en el año 2001 se transforma en Alterra Partners Costa Rica, S.A.)

Forman parte del consorcio adjudicatario o Gestor del Contrato las siguientes empresas :

- 1- Grupo Aeropuertos Internacional AGI, Costa Rica S. R. L. (GAI),
- 2- Terminal Aérea General S. R. L. (TAG),
- 3- Desarrollo de Aeropuertos Bechtel S. R. L. (DDAB),

- 4- Edica Limitada,
- 5- Integración Aduanera S. A. (Corporación Cormar S. A.), y
- 6- Propiedades La Nueva Tecnología S. A.(Agencia Datsun S. A.).

2.- PROPOSITO DEL CONTRATO

El objetivo del contrato es la prestación de servicios por parte del Gestor para la operación, administración, mantenimiento, rehabilitación, financiamiento, construcción y promoción del Aeropuerto Juan Santamaría todo de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Cartel de la Licitación y sus anexos, la Oferta y sus anexos, este Contrato y sus correspondientes apéndices, la Ley Reguladora de los Servicios Públicos, la Ley de Contratación Administrativa, su Reglamento, El Reglamento de Servicios Aeroportuarios, el Reglamento para los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios y la Ley General de Aviación Civil.

3.- VIGENCIA

El Contrato tiene un plazo de vigencia de 20 años consecutivos a partir de la fecha de entrada en vigencia.

4.- OBLIGACIONES FINANCIERAS DEL GESTOR

El Gestor se obliga por medio del presente contrato a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar, en su totalidad, la construcción de las

mejoras y otros servicios de conformidad con el programa de inversiones y expansión del Aeropuerto definidos en el Plan Maestro y sus actualizaciones futuras.

El CETAC se reserva el derecho de revisar en cualquier momento la estructura y términos de financiamiento utilizado por el Gestor. Bajo ninguna circunstancia el CETAC será responsable, directa o indirectamente por las deudas incurridas por el Gestor y el Gestor acepta que él asume exclusivamente las obligaciones financieras y que éste es un elemento fundamental del Contrato.

(Ver Cláusula 10.1 del Contrato).

5.- COSTOS DE LAS OBRAS OBJETO DEL CONTRATO

De conformidad con el Apéndice U del Contrato correspondiente al Modelo de Proyecciones Financieras, Tabla 2 “Development Costs” se estima un costo global de las diferentes obras que requiere el Aeropuerto de conformidad con los términos del Contrato que asciende a la suma de \$180.2 millones de dólares durante un período de 20 años

6.- CONTRIBUCION DE CAPITAL, LIMITACION DE ENDEUDAMIENTO Y APOORTE ADICIONAL DE CAPITAL.

El Gestor aportará recursos propios por un monto que no podrá ser inferior a dieciocho millones diecisiete mil trescientos noventa y cinco dólares (\$18.017.395.00) para financiar parcialmente las inversiones requeridas para las

Etapas I y II del Plan Maestro. Dichas contribuciones de capital serán consistentes con el Plan de Financiamiento definitivo y serán hechas durante los tres (3) primeros años del Plazo o cuando el Plan de Financiamiento lo requiera, si ello resulta más beneficioso para el proyecto.

Si por razones ajenas a la Administración Pública el Gestor incurre en mayores costos que los ofertados y contratados, éstos serán de exclusiva responsabilidad del Gestor y éste tendrá la obligación de hacer los aportes de capital que requiera el proyecto para su debida ejecución, aunque estén por encima de la cifra señalada en el párrafo anterior.

No más del setenta y cinco (75%) por ciento de los costos totales de inversiones serán financiados mediante endeudamiento del Gestor. Por lo tanto, es obligación contractual del Gestor aportar de recursos propios el resto es decir hasta el veinticinco por ciento de los costos totales de inversiones.

Cualquier aporte de capital adicional que resulte necesario, se hará mediante la reinversión de utilidades que resulten de la operación del Aeropuerto o bien a través de fondos adicionales que aporten los socios de la sociedad gestora. (Ver cláusulas 10.5, 10.6 y 10.7 del contrato).

Dado el límite de endeudamiento que establece el Contrato, el Gestor asumió la obligación de financiar, con recursos propios o derivados de las utilidades que perciba, un monto equivalente a un mínimo de un 25% de los costos totales de las inversiones del Aeropuerto.

7.- INGRESOS DEL CETAC Y DEL GESTOR, E IMPREVISTOS

Como remuneración de todas las obras y servicios realizadas por el Gestor bajo este Contrato, recibirá el "Porcentaje del Gestor", correspondiente a un 64.8% de los Ingresos Distribuibles.

El CETAC recibirá los Ingresos no Distribuibles, los Ingresos Reservados para el CETAC y el Porcentaje del CETAC de los Ingresos Distribuibles que corresponden a un 35.2 por ciento.

El Porcentaje del Gestor deberá cubrir todos los gastos relacionados con la prestación de todos los Servicios del Gestor y demás obligaciones objeto de este Contrato y el CETAC no reconocerá ninguna contraprestación adicional por costos imprevistos de acuerdo con este Contrato.

III- EL ÓRGANO FISCALIZADOR DEL CONTRATO Y EL CETAC .

1.- FUNDAMENTO LEGAL DE SU EXISTENCIA.

Mediante Decreto 29455-MOPT del 30 de abril de 2001 se crea el Órgano Fiscalizador (OFGI) del Contrato de Gestión Interesada.

El artículo 2º del citado decreto establece que el Órgano Fiscalizador es una Unidad Asesora Permanente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). El Art. 4 establece que el OF fungirá como un "órgano asesor del CETAC para

verificar el cumplimiento de las obligaciones de las partes derivadas del Contrato de Gestión Interesada”.

El Contrato de Gestión Interesada suscrito por las partes el 18 de octubre de 2000 determina en su Artículo 1, Definiciones, que el CETAC es un órgano de desconcentración máxima del MOPT encargado de la regulación de la aviación civil en Costa Rica. El CETAC es la contraparte del Gestor en este Contrato y podrá actuar directamente o a través de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) o del Organo Fiscalizador, cada uno dentro del ámbito de sus competencias. Las actuaciones que la DGAC y el Organo Fiscalizador realicen de conformidad con este Contrato serán imputables al CETAC. Adicionalmente el Contrato en el numeral 2.3 del Artículo II establece claramente que “El CETAC es y será en todo momento el dueño del Aeropuerto y de todas las mejoras. El Gestor actuará como un contratista independiente contratado para el desempeño seguro y experto de los Servicios del Gestor”.

Por su parte la Ley 5150 “Ley General de Aviación Civil” del 11-12-72 define que el CETAC gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta ley así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir con las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo”.

2.- FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL OFGI

Como función básica se establece que el OF debe tomar oportunamente las providencias necesarias para que el contratista se ajuste al estricto cumplimiento de las condiciones y especificaciones contractuales, las cuales fueron elaboradas

para garantizar la seguridad, eficiencia y calidad de los servicios prestados. De conformidad con lo anterior el OF velará por el cumplimiento de los términos contractuales en tres áreas generales :

- cumplimiento de todos los términos y condiciones contractuales.
- prestación de los servicios operativos y administrativos aeroportuarios.
- prestación de los servicios de construcción y desarrollo de infraestructura.

Adicionalmente el Apéndice L del Contrato establece que el CETAC fiscalizará por medio del Organo Fiscalizador todo el proceso de ejecución del Contrato para lo cual el Gestor deberá ofrecer todas las facilidades necesarias.

Agrega que para el ejercicio del derecho de fiscalización el CETAC designara un Órgano Fiscalizador que se encargará de tomar oportunamente las providencias necesarias para que el Gestor se ajuste al estricto cumplimiento de las condiciones, especificaciones, estándares y plazos establecidos en el Contrato y demás obligaciones implícitas. El OF tendrá por objeto asesorar y apoyar al CETAC y a la Dirección General de Aviación Civil y velar por el cumplimiento de los derechos y obligaciones derivados de este contrato. Corresponderá a dicho órgano verificar el cumplimiento del objeto de la contratación, advertir, a quien corresponda de acuerdo al régimen interno, la conveniencia de introducir modificaciones o señalar correcciones en la ejecución, recomendar la ejecución de garantías o bien la rescisión o resolución del contrato cuando exista fundamento para ello.

Finalmente determina el Contrato que el Órgano Fiscalizador del CETAC será un cuerpo profesional constituido por técnicos y especialistas con competencia y experiencia en las diferentes áreas objeto del Contrato.

IV- PRINCIPALES IRREGULARIDADES O ANOMALIAS ENCONTRADAS EN LA EJECUCION DEL CONTRATO.

A continuación se presenta un análisis de las principales anomalías, irregularidades o deficiencias que se han encontrado en la ejecución del contrato que son responsabilidad de las partes suscriptoras del mismo a saber:

- el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), Y

- el Gestor Alterra Partners de Costa Rica S. A.

Se estudia asimismo el papel desempeñado por el Organo Fiscalizador del Contrato y la participación de otras instancias gubernamentales.

1.- PRESTAMO DEL CETAC AL GESTOR POR \$12,4 MILLONES DE DÓLARES.

1.2 Origen del préstamo.

El contrato establece con claridad la obligación del Gestor de aportar los recursos necesarios para la ejecución del proyecto. No obstante el Gestor se negó a hacer un aporte adicional de capital que el proyecto requirió poco después de dada la orden de inicio el 4 de mayo de 2001, alegando aumentos en los costos de operación y mantenimiento, en costos de las obras y otros, y manifestando que en esas condiciones tendría que dejar tirado el proyecto.

El gestor alegó que las condiciones del proyecto a la fecha de agosto de 2001, obligarían a los socios a hacer aportes de capital adicionales que no están dispuestos a realizar. Esto, aún cuando es su obligación contractual hacer tales aportes de recursos propios.

Esta situación genera, según los cálculos financieros del Gestor, un así llamado “déficit de financiamiento” por \$12,4 millones de dólares, que el Gestor exige le sean prestados por el Gobierno.

Los técnicos de la Administración Pública determinan que contractualmente ese concepto de déficit de financiamiento no existe. Que aunque no haya amparo

contractual para lo alegado por el Gestor, si , por una decisión de orden político se admitieran los alegatos del Gestor, haciendo los cálculos financieros con base en ellos, se arriba a una suma máxima de \$7,5 millones de dólares de déficit, que sería lo máximo admisible de tomarse esa decisión política.

No obstante esta opinión de los técnicos, debidamente fundamentada en el expediente administrativo , el Presidente de la República ordena que se le preste al Gestor el monto de \$12,4 millones de dólares.

El préstamo se establece con base en no hacer por parte del Gestor la entrega de los ingresos que le corresponden al CETAC durante los primeros tres años del contrato, ingresos que el Gestor usará como capital de trabajo y que devolverá al CETAC en el curso de los cinco años siguientes, con un interés del 9.89 %.

Con la obtención de ese préstamo evita tener que poner ese dinero de su bolsillo, como es su obligación contractual y evidentemente deja limitado al CETAC en sus posibilidades de atender las múltiples necesidades del sistema aeroportuario nacional que adolece de graves carencias.

1.2 Sobre la legalidad del préstamo.

Ver declaraciones de doña Jill Jamieson , bajo juramento, dadas en la Comisión legislativa de Gasto Público, acta N°10,(18-9-2001), que en lo sustantivo señala :

En la página 22, a la pregunta sobre los \$12,4 millones de dólares :

-¿El Cetac está haciendo un aporte al Gestor? , la Sra. Jamieson contesta :

-“No, está haciendo más bien un tipo de préstamo,...”

En la página 23, a la pregunta :

-¿ Este préstamo que el CETAC le está haciendo al Gestor, le alivia al Gestor sus obligaciones en este momento? , contestó :

- “Alivia sus obligaciones.”

En la página 25 dijo :

- “El Gestor básicamente dijo, que el requisito de tener que aportar treinta millones de su propio capital, cuando ellos habían previsto un aporte de dieciocho millones de capital propio , era un cambio material al proyecto, e iba efectivamente a tener que analizar si continuaría o no con el proyecto.”

En la página 26, a las preguntas :

-¿Utilizó el Gestor ante los comités de crédito información que por no ser supuestos contemplados en el contrato, no debió utilizar?, contestó :

- “A mi parecer sí, usted tiene razón.”

- ¿Considera usted impropio- desde el punto de vista contractual- que el Gestor haya presentado esos supuestos no sustentados en el propio contrato, ante los comités de crédito?, contestó :

- “Ellos, naturalmente incluyeron supuestos distintos a los del contrato, sí, en muchos casos. Puedo hacerle una lista.,sí, pero era inapropiado.”

En la página 39-40, a la pregunta :

-¿Contempla el contrato eso que se ha llamado déficit de financiamiento? , la Sra. Jamieson contestó :

- “ No, no es un término del contrato” .

En la página 41, a la pregunta :

-“ Puede actualizarse el modelo de proyecciones financieras con fundamento en la inclusión de aspectos no pactados en el contrato?, contestó :

-“No”.

En la página 55, a las preguntas :

¿ Qué opina usted de que Bechtel,...no haya aportado esos \$7,5 millones?, contestó :

-.... “Tampoco entiendo, porque Bechtel es un monstruo con muchísimo capital y \$7,5 millones para ellos es “peanuts”...”

-¿De quién es la responsabilidad contractual de hacer los aportes de capital al proyecto, que permitan cumplir con el índice de cobertura de la deuda mínimo exigido por los bancos para financiar el proyecto?, contestó :

- “ Es del Gestor”.

En la página 56, a la pregunta :

-“La cláusula 16.4 del contrato ¿ está prevista para atender un problema de déficit de financiamiento?” La Sra. Jamieson contestó :

- “Como le expliqué anteriormente por no existir el concepto de déficit de financiamiento en el contrato, no está expresamente.”

En la página 57, a la pregunta :

- “¿ Contractualmente quién es el obligado a cumplir con los requisitos de cobertura de la deuda frente a los acreedores? , contestó:

- “El Gestor”

Después de escuchar estas afirmaciones de la Fiscal General del contrato, la única conclusión a la que se puede arribar es que el préstamo no tiene sustento legal, ni fundamento contractual.

1.3. Cronología de los hechos que derivan en el préstamo.

La complejidad del negociado exige, para su correcta comprensión, dar detalle exacto de las actuaciones del CETAC y de funcionarios de la Administración pública que intervinieron en este asunto. En primer lugar señalamos la cronología de los hechos tal cual éstos se establecen del estudio del expediente administrativo y de las declaraciones de los comparecientes ante la Comisión Investigadora.

Mayo-junio de 2001.

Después de varias reuniones con el Gestor , en las cuales el Órgano Fiscalizador (OFGI) indicó al Gestor que no se aceptaría como una “actualización”, el modelo de proyecciones financieras (MPF), modificado, propuesto por el Gestor, mediante el oficio GE-01-155, el Gestor manifiesta al CETAC una “protesta formal”.

15 de junio de 2001.

El OFGI responde a los términos de la protesta mediante el oficio OFGI-FG-01-73, resaltando las razones contractuales por las cuales la protesta formal y el modelo propuesto por el Gestor son improcedentes

19 de junio de 2001.

El 19 de junio del 2001, el OFGI realiza una presentación formal al CETAC en la cual se discuten los fundamentos técnicos y contractuales relacionados con el oficio OFGI-FG-01-73, y el CETAC resuelve a favor de los argumentos del OFGI, instruyendo a la vez al OFGI para que colabore con el Gestor para lograr el primer

desembolso de crédito. Vease el artículo cuarto de la sesión ordinaria 57-2001 del 26 de junio del 2001 del CETAC. El OFGI comunica los términos de este acuerdo mediante el OFGI-FG-01-80.

22 de junio a 8 de julio de 2001.

A solicitud del Presidente del CETAC y de conformidad con acuerdo del CETAC, se realizan varias reuniones entre el OFGI y el Gestor para discutir los términos de la actualización del MPF. El Presidente del CETAC asiste a la mayoría de las reuniones. El OFGI indica que podría crear un segundo modelo financiero para efectos de los Bancos, pero mantiene su posición de no modificar el Contrato. El Gestor sigue protestando directamente ante el CETAC. Rumores circulan en el Aeropuerto de que el Gestor se iría del país.

A solicitud del Presidente del CETAC, el 6 de julio, el CETAC acuerda autorizar el viaje del Presidente del CETAC, la inspectora General y el Lic. Claudio Donato a Washington, D.C. para conversar sobre los alcances del modelo financiero para efectos de los bancos con representantes del IFC del Banco Mundial.. Es importante señalar que esta solicitud de visita al IFC en Washington no vino del OFGI, sino del Presidente del CETAC, quien tenía contacto regular con el Gestor.

9-11 de julio de 2001.

Entre el 9 – 11 de julio, se celebran reuniones con el IFC en Washington, D.C. , con la participación del CETAC y del Gestor Las partes acuerdan crear un modelo financiero para efectos de los bancos, diferente al modelo del Contrato.

12 al 31 de julio de 2001.

El Órgano Fiscalizador estudia los modelos propuestos por el Gestor, con el fin de establecer las diferencias entre este modelo y el modelo del Contrato. Mientras

tanto, el Gestor manda otra protesta formal al Presidente del CETAC mediante el oficio GE-01-219, en el cual se atribuye la responsabilidad a la Administración por el retraso en lograr el primer desembolso de crédito del IFC. Durante este plazo, el Gestor manda por lo menos 10 modelos diferentes, buscando "ampliar" el déficit de financiamiento, o alegando que debe lograr una cobertura excesiva de deuda, para efectos de los bancos.

Mediante el oficio GE-01-224 de Alterra Partners Costa Rica, dirigido al CETAC, de fecha del 27 de julio del 2001, el Gestor manifiesta su "imposibilidad de cumplimiento por motivo de fuerza mayor" con algunas obligaciones contractuales. En dicha carta, atribuye la responsabilidad por no conseguir el primer desembolso, al CETAC. El OFGI responde al CETAC mediante el oficio OFGI-FG-01-104, rechazando los alegatos del Gestor. (El CETAC nunca respondió al Gestor).

1 al 3 de agosto de 2001.

A raíz de las crecientes presiones ejercidas por el Gestor, mediante el oficio OFGI-FG-01-111, el Órgano Fiscalizador presenta un análisis del "Modelo Financiero para Efectos del IFC", indicando la necesidad de que el CETAC dictamine sobre varios aspectos relacionados con el Modelo, así como sobre el alcance de su disposición de "diferir ingresos".

El OFGI realiza una presentación al CETAC, discutiendo los alcances del oficio OFGI-FG-01-111, solicitando formalmente una aclaración por parte del CETAC con respecto a varios aspectos relacionados con el modelo "para efectos del IFC". Mediante el Artículo cuarto de la sesión ordinaria No. 71-2001, el CETAC aprueba el Modelo para efectos del IFC, sin establecer el monto de los ingresos diferidos (esperando hasta que el Gestor presente su solicitud tarifaria, con el fin de poder

tener más certeza sobre varios supuestos). En dicho acuerdo queda claro que el MPF es indicativo, y no conlleva ninguna garantía por parte del CETAC.

7 al 10 de agosto de 2001.

El OFGI realiza otra presentación al CETAC, citando las protestas por parte del Gestor con respecto a los términos del acuerdo tomado en la sesión N° 71-2001. En términos generales, el Gestor protestó sobre el impedimento para distribuir dividendos, mientras que no hayan repagado al CETAC. Además protestan porque el MPF es indicativo, y no es una garantía de ingresos.

En la sesión 73-2001, del 10 de agosto del año 2001, el CETAC recibe a Al Romeu, Gerente General, Licenciado Carlos Aguilar, Presidente y Licenciado Uri Rudelman, abogado, todos funcionarios de la empresa ALTERRA PARTNERS, quienes presentan sus preocupaciones (y las de los Bancos), relacionadas con el artículo 4 de la sesión ordinaria N°71-2001. En dicha reunión ellos insisten en que, según los términos del Acuerdo, no podrían lograr el financiamiento, ya que el MPF no puede ser "indicativo" y debe sustituir al MPF del Contrato. Solicitan cambios en el acuerdo para lograr el financiamiento. Asimismo, presentan el oficio GE01-249, de fecha 10 de agosto. A raíz de esta reunión, el Presidente del CETAC decide reralizar una reunión con Amnon Mates del IFC. Mediante el artículo 10, el CETAC aprueba el viaje a Washington de don Eliécer Feinzaig.

No obstante. No autoriza como órgano colegiado , al señor Feinzaig a comprometer en ningún extremo al CETAC, como era de rigor hacerlo.

13-14 de agosto.

En la mañana del 13 de agosto, representantes del CETAC y del OFGI se reúnen con el IFC, donde se ponen de acuerdo sobre los términos del MPF. El OFGI

realiza una presentación al IFC, indicando por qué no puede aceptar los términos del MPF presentado por el Gestor a los bancos. De sorpresa, durante la reunión en la mañana, se informa que el Gestor está enterado de la reunión, y que ha solicitado una reunión en la tarde con el IFC y los representantes del CETAC/OFGI, para "negociar" los términos del MPF. El Presidente del CETAC accede a la reunión.

En la tarde, después de una exposición por parte del IFC sobre el acuerdo, en principio, de que el MPF debe reflejar los términos contractuales, el Gestor indica que bajo las condiciones discutidas entre el Gobierno y el IFC el Gestor no seguiría con el Contrato, ya que los aportes de capital son mayores a los que sus socios quieren aportar. El Presidente del CETAC compromete al OFGI para seguir negociando con el Gestor durante los próximos dos días en Washington.

El 14 de agosto, se firma el memorandum de entendimiento "MOU" con el IFC, estableciendo los supuestos básicos que serán incorporados en el MPF.

Durante el segundo día de reuniones, Amnon Mates recibe una llamada de Andrés Rodríguez, solicitando que se informe cómo anda la negociación.

15 al 19 de agosto 2001.

El día 15, mientras que el Órgano Fiscalizador está viajando para San José, Costa Rica, el Gestor manda correos electrónicos a don Eliécer Feinzaig, quejándose de que el OFGI no había preparado un modelo financiero antes de su salida. A raíz de estas quejas, el OFGI y el Gestor acuerdan revisar el Modelo Financiero en reuniones adicionales, el 16 - 19 de agosto. No obstante, una vez incorporados los supuestos en el Modelo, el Gestor quería seguir "negociando" el monto de los

ingresos diferidos. Para ese momento, el OFGI había determinado un déficit máximo de \$7.5 millones de dólares, razón por la cual no cabía "negociar". Después de una reunión realizada el sábado 18 de agosto entre el Gestor y el OFGI, la Inspectora General llamó a don Eliécer Feinzaig, indicándole que :

a) no había necesidad de seguir negociando, ya que el criterio del OFGI era claro (\$7.5 millones de dólares), y b) solicitando a Eliécer Feinzaig que informe a la Casa Presidencial de dicha decisión, ya que era evidente que el Gestor buscaría llevar esto a ese nivel.

El Gestor se quejó formalmente y por medio de emails de esta determinación por parte del OFGI. No obstante, el OFGI mantuvo su posición, estableciendo sus recomendaciones mediante el OFGI-FG-01-119b.

20 de agosto 2001.

Mientras que el OFGI está preparando su dictamen técnico para presentarlo formalmente al CETAC, el 20 de agosto, el Presidente de la República conversa con el Presidente de Bechtel, y se acuerda entre ellos diferir \$12.4 millones de dólares. El Presidente del CETAC asesoró al Presidente de la República en esta reunión telefónica. Inmediatamente después de esta reunión, a las 3:39 PM, el asesor legal de Alterra Partners, Uri Rudelman, manda un email al Presidente del CETAC, con copia a la Inspectora General del OFGI, en el cual se indicó lo siguiente: "Según lo conversado entre el señor Presidente de la República y el Presidente de Bechtel Enterprises les remito el acuerdo con los ajustes acordados, los cuales han sido marcados en amarillo". Dicho acuerdo señaló ingresos diferidos por \$12.4 millones de dólares y coincide casi textualmente con el texto posteriormente adoptado por el CETAC en su acuerdo del 28 de agosto de 2001. Al mismo tiempo, el Presidente del CETAC llamó a la Inspectora General para

informarla de la decisión tomada por el Presidente Rodríguez. Como consecuencia de esta decisión política, irrespetuosa de los criterios técnicos, la Inspectora General Jamieson renunció a su cargo de inmediato, en protesta por la interferencia política.

A las 10 PM del 20 de agosto de 2001, el Ministro Carlos Castro llama a la Inspectora General a su casa para solicitarle que atienda una llamada del Presidente de la República. La Inspectora rechaza la solicitud, pero accede a una reunión el día siguiente con el Presidente Rodríguez, para explicarle las razones de su renuncia.

21 de agosto 2001.

La Inspectora General se reúne con el Presidente de la República, en presencia de Andrés Rodríguez, Carlos Castro y Eliécer Feinzaig en la Casa Presidencial. El Presidente explica que él no sabía si era un bluff o no que el Gestor iba a dejar tirado el proyecto, pero dijo que tenía que velar por el interés general. Se solicita a la Inspectora General que retire su renuncia, citando que una renuncia en este momento podría traerse abajo el proyecto. La Inspectora General le indica que **una concesión por parte de altos funcionarios del Gobierno es un peligroso precedente para el proyecto**. El Presidente de la República jura que es una intervención excepcional, y que no pasaría otra vez. Con base en este compromiso, la Inspectora General decide reconsiderar su renuncia, pero no la retiró. El Presidente también solicita a la Inspectora General su ayuda para "justificar la decisión acordada", pero en este sentido, la Inspectora indicó que ella no iba a cambiar su criterio técnico.

El 21 de agosto 2001, por primera vez, el Gestor manda un documento al CETAC en el cual señala un déficit de financiamiento y pide al CETAC el préstamo de los

\$12.4 millones de dólares. Dicho documento nunca fue remitido al OFGI, que logró conocerlo cuando se envió al Diputado Constenla copias de todos los documentos relacionados con la decisión de los \$12.4 millones de dólares. Pareciera evidente que debido a la posición contraria del OFGI de prestar más de \$7,5 millones de dólares , posición que al ser irrespetada políticamente provoca la primera renuncia de la Inspectora General, el Gestor no tenía interés en comunicar su petición de los \$12.4 millones de dólares del préstamo a base de ingresos diferidos.

22 de agosto de 2001.

El Órgano Fiscalizador remite su opinión técnica sobre el modelo financiero y el déficit de financiamiento, señalando claramente que, en primera instancia, no era un deber del CETAC diferir sus ingresos, ya que las razones del déficit de financiamiento son imputables exclusivamente al Gestor, y en segunda instancia, que el monto máximo que el OFGI podría recomendar era \$7.5 millones de dólares. No se recomendó diferir un monto mayor a este; tampoco se recomendó al CETAC subsanar el llamado "efecto de filtración" debido entre otras cosas a gastos del Gestor que no estaban en el contrato como es el caso del pago de comisiones al socio TBI-AGI por una suma del orden de \$21,5 millones de dólares.

Extrañamente, este mismo día (aún antes de que el CETAC conociera el oficio OFGI-FG-01-119b), el Presidente del CETAC mandó una carta a la Inspectora General, solicitando que se explicara "el monto de los ingresos diferidos requeridos para subsanar el déficit de financiamiento señalado por el OFGI".

23 de agosto de 2001.

Extrañamente, el Gestor se enteró de los términos del oficio OFGI-FG-01-199b, antes de que el CETAC hubiese revisado dicho documento. En respuesta a dicho documento, el Gestor envía el oficio GE-01-267, fechado el 23 de agosto, en el cual se presenta al CETAC un modelo financiero incorporando varios “cambios” y “correcciones”, los cuales, al criterio del mismo Gestor, deberán incorporarse en el modelo presentado por el Órgano Fiscalizador. Más bien, pide sustituir el modelo del Órgano Fiscalizador por el modelo de proyecciones financieras entregado por el Gestor.

Cabe resaltar que dicho oficio, se dirige directamente al Presidente del CETAC, con copia al Ministro de Obras Públicas y Transportes, sin consideración alguna del Órgano Fiscalizador. El OFGI manifestó su disconformidad con dicho oficio, llamando la atención sobre el plazo de un día concedido para responder formalmente, ya que el Gestor citó la necesidad de incorporar dichas “correcciones” en el modelo, para efectos de la sesión extraordinaria del CETAC, prevista para el sábado 25 de agosto. En primera instancia, el OFGI no había sido convocado a dicha sesión del CETAC, y segundo, por la importancia de la materia, no se consideró prudente la necesidad de responder en un plazo de un día.

24 de agosto 2001.

El OFGI presenta el oficio OFGI-FG-01-122 al CETAC, en respuesta al oficio GE-01-267 del Gestor. En dicho oficio, se recomienda al CETAC que se rechacen los “cambios y correcciones” propuestos por el Gestor. A la vez, mediante el mismo oficio, el OFGI manifiesta su protesta formal en relación con el abuso de los canales de comunicación, así como sobre las presiones ejercidas por el Gestor.

27 de agosto 2001.

En respuesta a la carta enviada por el Presidente del CETAC el 22 de agosto, mediante la cual él solicita que el OFGI indique el monto de los ingresos diferidos para subsanar EN SU TOTALIDAD el déficit señalado por el OFGI en el oficio OFGI-FG-101-119b, el OFGI presenta el oficio OFGI-FG-01-124. Dicho oficio, en respuesta a una pregunta concreta por parte del Presidente del CETAC, no pretende modificar los términos de los oficio OFGI-FG-01-119b y OFGI-FG-01-122. En los oficios anteriores, el OFGI es claro en decir que no se recomienda que el CETAC subsane el "efecto de filtración". En dicho oficio, el OFGI condiciona el estudio solicitado, indicando que "asumiendo que el CETAC esté dispuesto a subsanar la totalidad del déficit de \$7.5 millones de dólares" y que "si el CETAC decidiera subsanar el déficit total, más el efecto de filtración".

Debido a que el OFGI había explicado anteriormente al CETAC el "efecto de filtración", así como las razones de las diferencias entre los montos señalados por el Gestor y por el OFGI, es lógico concluir que el Presidente del CETAC estaba buscando cómo justificar el acuerdo del Presidente de la República con Bechtel para prestar \$12.4 millones al Gestor.

El mismo día, el asesor legal externo, Claudio Donato rinde su opinión legal con respecto a la legalidad de los ingresos diferidos.

28 de agosto 2001.

Mediante el acuerdo segundo del artículo 5 de la sesión extraordinaria 79-2001, el CETAC aprueba el modelo financiero propuesto por el Gestor, así como diferir hasta un monto de \$12.4 millones de dólares para subsanar el déficit de financiamiento señalado en el modelo de proyecciones financieras modificado a gusto del Gestor. Nunca se explicó cómo podría darse una reducción del monto

de los ingresos diferidos desde los \$12.4 millones de dólares, dado que el CETAC acuerda diferir exactamente \$12.4 millones de dólares y no una suma menor.

4 de septiembre 2001.

El OFGI, todavía con dudas sobre los términos del artículo 5 de la sesión extraordinaria 78-2001, recomienda al CETAC que se modifique o amplíe los términos del Acuerdo, para que se incluya la consideración del repago de los ingresos diferidos en el caso de una terminación anticipada del contrato (OFGI-FG-01-133).

11 septiembre 2001.

El OFGI realiza una presentación formal al CETAC sobre el tratamiento de los ingresos diferidos en el caso de una terminación anticipada. El CETAC toma un acuerdo de conformidad con las recomendaciones del OFGI, pero posteriormente, el Gestor presenta otra protesta. A la fecha no se sabe cómo el CETAC resolvió dicha disputa.

1.4 Resumen de hechos relevantes.

1.4.1 Memorandum de entendimiento (MOU). (Ver anexo 8)

El 13 de agosto de 2001 en reunión llevada a cabo en Washington, en las oficinas de la Corporación Financiera Internacional, (IFC), organismo del Banco Mundial, el representante del Gobierno en su condición de Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), Licenciado Eliécer Feinzaig suscribe un “memorandum de

entendimiento”, en el que compromete al Gobierno de Costa Rica ante los acreedores, para ayudar al Gestor del Aeropuerto, Alterra Partners de Costa Rica S. A., a resolver problemas financieros propios del Gestor derivados de la ejecución del contrato.

En este documento aparece la firma del Lic. Feinzaig, del Sr. Amnon Mates representante del IFC y Jill Jamieson, Inspectora General del Órgano Fiscalizador.

La Sra. Jamieson durante sus comparecencias en la Comisión Investigadora manifestó que suscribió dicho documento en condición de testigo.

El compromiso que asume el país por medio del Viceministro de Obras Públicas y Transportes consistió en que el Gestor no le entregaría los ingresos que le corresponden al CETAC según los términos del Contrato durante los tres primeros años de su ejecución, suma que se estableció en el MOU en \$13.7 millones . Este monto le será reembolsado al CETAC a partir del 4to. año de operación y durante un período de cinco años aplicando una tasa de interés de 9.89 por ciento. Es decir , el CETAC le otorgaría un préstamo al Gestor que regiría por ocho años desde el momento en que se inicia la retención por el Gestor de los ingresos del CETAC , es decir desde la fecha del acuerdo del CETAC en tal sentido, a saber 28 de agosto de 2001.

Por medio de dicho memorandum se compromete también al país, favoreciendo los intereses del Gestor Alterra, al acordar un aumento de los gastos de desarrollo del proyecto en 5,3 veces el monto contratado, pasando de ser \$3,5 millones de dólares a ser \$18,6 millones de dólares.

Todo ello sin que mediara acuerdo previo del CETAC, como corresponde a un órgano colegiado, que debió autorizar al señor Feinzaig , antes de su viaje a Washington , los términos de los acuerdos que el Sr. Feinzaig unilateralmente decidió hacer con el IFC y el Gestor.

1.4.2. Solicitud de ayuda del Gestor al CETAC. (Ver anexo N°2)

El Gestor mediante carta GE-01-262, del 21 de agosto de 2001, dirigida al CETAC envía un modelo de proyecciones financieras modificado e informa que se produce un déficit de financiamiento de \$12,4 millones de dólares y propone proceder conforme con la cláusula 22.2 del contrato y aplicar los mecanismos de la cláusula 16.4 del contrato, para resolver tal situación.

Sobre la aplicación de dicha cláusula se le preguntó a la Sra. Jamieson en el acta N° 10, página 56, de la Comisión de Gasto Público del 18-9-2001 Lo siguiente :

-“La cláusula 16.4 del contrato ¿ está prevista para atender un problema de déficit de financiamiento? La Sra. Jamieson contestó :

“ Como le expliqué anteriormente por no existir el concepto de déficit de financiamiento en el contrato, no está expresamente.”

Esto simplemente significa que el uso que se dio a la cláusula 16.4 para “justificar” el déficit de financiamiento y el préstamo de los \$12.4 millones es ilegal, pues carece de amparo contractual.

Llama poderosamente la atención el hecho de que el Gestor esté haciendo su petición el 21 de agosto de 2001 , cuando DESDE MUCHO ANTES, el 13 de agosto de 2001, el Presidente del CETAC señor Feinzaig, firmó el Memorando de Entendimiento con el IFC, comprometiendo al CETAC a otorgar el préstamo al Gestor de hasta \$13,7 millones de dólares y admitiendo un aumento en gastos de desarrollo de \$15 millones de dólares .

Lo lógico y elemental es que el Gestor hubiese hecho primero la solicitud de ayuda . Que consecuentemente los acreedores se hubiesen dirigido al CETAC para pedir la colaboración razonable con los acreedores de la que habla la cláusula 22.2 del contrato. En ella se dice que a solicitud de los acreedores se podrá dar esa cooperación “razonable” con los acreedores, cumplidos ciertos requisitos. Que recibida tal gestión por parte de los acreedores, el CETAC hubiese recabado la opinión sobre la legalidad del asunto, y que con fundamento en ella, el CETAC hubiese tomado el acuerdo respectivo autorizando a su presidente el señor Feinzaig a reunirse en Washington para tomar los acuerdos con el IFC , que el órgano colegiado CETAC hubiese establecido como oportunos.

Pero no fue ese el procedimiento. Por el contrario todo sucede al revés. En primer lugar, no ha sido posible conseguir una carta o documento de los acreedores donde éstos le pidan al CETAC esa cooperación razonable de la que habla la cláusula 22.2 del contrato. Tampoco el CETAC recibió solicitud alguna de parte del Gestor fechada antes del 13 de agosto de 2001 (fecha del memorando de entendimiento), que permitiese al órgano colegiado CETAC autorizar a su presidente, previa consulta de legalidad, a ir a negociar a Washington con el IFC.

Llama poderosamente la atención que se proceda de esta forma cuando se trata de comprometer recursos públicos por sumas millonarias en dólares, como es el caso que aquí se comenta.

Es decir , ¿Cómo entender que el CETAC por medio de su presidente ,se adelante a comprometer con el IFC el 13 de agosto de 2001, concesiones a favor del Gestor , antes de que éste haga una solicitud oficial formal , y sin que haya mediado la solicitud de los acreedores al CETAC de cooperación razonable de conformidad con lo que establece la cláusula 22.2 del contrato?

¿ Cómo entender que el CETAC comprometa concesiones al Gestor el 13 de agosto de 2001, sobre asuntos que ni siquiera constan en la solicitud de ayuda que hace el Gestor el 21 de agosto de 2001, como es el caso de admitir que los gastos de desarrollo pasen de ser \$3,5 millones de dólares , a ser \$18,6 millones de dólares que en el memorando de entendimiento se compromete pasar a tarifas?

¿Por qué tanta complacencia con el Gestor?

1.4.3. Acuerdo del CETAC del 28 de agosto de 2001. (Ver anexo N°3)

1.4.3.1. El CETAC legitima lo actuado en Washington por el Viceministro Feinzag procediendo a aprobar a posteriori los términos y compromisos del mencionado “Memorandum de Entendimiento” , según consta en el Artículo Segundo del Acta No. 79-2001 de la sesión del CETAC llevada a cabo el 28 de agosto de 2001.

Llama la atención que siendo que el Gestor solicita en su carta del 21 de agosto de 2001, solamente que se le ayude con el déficit de financiamiento de \$12,4 millones de dólares , el CETAC va más allá de esa petición , y sin que medie

solicitud alguna que haya podido conocer la Comisión Investigadora, le reconoce al Gestor un incremento de \$15 millones de dólares en gastos de desarrollo.

Es esta una actitud reprobable del CETAC , que pareciera más interesado en ver como le mejora las condiciones financieras del negocio al Gestor, en vez de velar por el interés público, por el interés de los usuarios del aeropuerto, que en última instancia son los que pagarán tales excesos a favor del Gestor.

1.4.3.2. Intervención impropia y altamente cuestionable .

Otro aspecto lamentable del acuerdo del CETAC y que llama poderosamente la atención, es que según el correo electrónico enviado por el señor Uri Rudelman a don Eliécer Feinzaig y otros funcionarios con fecha 20 de agosto (ver anexo 4), los términos de este acuerdo fueron establecidos al CETAC ese día 20 de agosto de 2001 en ese correo electrónico, por el Abogado y apoderado de la empresa Alterra, Lic. Uri Rudelman, que adjuntó a dicho correo electrónico la redacción del acuerdo a tomar por el CETAC.

Esto resulta absolutamente impropio , pues no es admisible que sea el Gestor el que le redacte los acuerdos a tomar por el CETAC.

Más aún , siendo que no es sino hasta el día siguiente 21 de agosto cuando el Gestor se dirige por primera vez al CETAC solicitando ayuda con el déficit de financiamiento de los \$12,4 millones de dólares, para entonces ya estaba redactado por el propio Gestor el acuerdo que se le imponía aprobar al CETAC.

El correo electrónico enviado por el señor Rudelman al señor Viceministro Feinzaig, reza así:

“ Según lo conversado entre el Señor Presidente de la República y el Presidente de Bechtel Enterprises les remito el acuerdo con los ajustes acordados los cuales han sido marcados con el color amarillo.”

Ni siquiera se le da en esto participación al Organo Fiscalizador y es el apoderado del Gestor Alterra, señor Rudelman, el que envía el acuerdo redactado por él a los funcionarios del CETAC, para que esa voluntad del Gestor se santifique y se consigne en las actas del CETAC, como así se hizo.

La Comisión Investigadora siente que esto es un desafuero absolutamente impropio y cuestionable, que deja mucho que desear en relación con la transparencia que debe prevalecer en los negocios públicos.

1.4.3.3- Los siguientes son los aspectos más relevantes acordados mediante el Acta 79-2001 del CETAC :

- a- Se aprueba la actualización del modelo de proyecciones financieras del Contrato incluyendo en su numeral 6 que los gastos de desarrollo y financiamiento ascienden a \$18.6 millones de conformidad con los montos auditados y aceptados por los acreedores. (Esta irregularidad se explicará con amplitud en otro numeral de este informe).
- b- El monto máximo del préstamo se determina en \$12.4 a ser erogados durante los primeros 3 años del Contrato, con un plazo de repago de cinco años a partir del año cuarto del contrato con una tasa de interés del 9.89 por ciento.

1.4.3.4- Incrementos de costos no amparados por el Contrato.

La justificación del Gestor al exigir al Gobierno el préstamo de los \$12.4 millones durante los primeros tres años de operación del contrato se sustenta en que “ ha encontrado” que existe un déficit en el financiamiento del proyecto, debido al aumento de costos que el Gestor ha tenido que enfrentar en varios rubros a saber: obras, gastos de desarrollo, pagos de comisiones al socio TBI-AGI, etc..

Muchos de estos gastos no constaban en el contrato firmado , como es el caso de las comisiones a pagar al socio TBI-AGI por la suma de aproximadamente \$21,5 millones de dólares. Esta cuantiosa comisión recién aparece por primera vez en la historia de este contrato, cuando se consigna en el modelo financiero modificado que el Gestor impone al CETAC con total e inexplicable complacencia de este órgano en agosto de 2001.

Es conveniente puntualizar que podrían haber ocurrido ciertos aumentos en algunos costos del proyecto admisibles y justificables por concepto de inflación y por la vía de lo expresado en el apéndice U del contrato.

Lo que ocurre es que buena parte de los aumentos en costos alegados por el Gestor, son imputables a manejos financieros cuestionables del propio gestor, como son los casos de aumento de gastos de desarrollo, por el monto de \$15 millones de dólares. Igual resulta el caso del contrato de obras que el Gestor hace con sus socios Bechtel-Edica, sin buscar una optimización de costos como es su obligación contractual, sometiendo la ejecución de esas obras a concurso. Sólo en el caso de la reparación de la pista principal (07-25), el manejo interno hecho por el Gestor con la contratación a sus propios socios, implica un aumento de costos de \$6,7 millones de dólares. Lo mismo aplica a la cesión no autorizada de acciones de AGI a Bechtel, que deriva en comisiones por \$21,5 millones de dólares al socio TBI-AGI, etc.

Estos aumentos de costos no están amparados por el apéndice U del contrato, (que establece los términos en que pueden reconocerse incrementos de costos resultantes de factores como la inflación) , ni por ninguna otra norma contractual ; es decir son gastos ajenos a lo establecido en el contrato.

Evidentemente estos últimos costos no son de recibo y jamás debieron ser aprobados por el CETAC. Menos aún para que repercutan en cargas a los usuarios del aeropuerto o bien afecten los ingresos que podrían corresponderle al CETAC, de conformidad con un manejo económico-financiero del negocio más parsimonioso, como lo establece el propio contrato ,en donde el Gestor hace formal compromiso de reducción de costos, lo cual fue uno de los atractivos de su oferta a la hora de la adjudicación.

Si el Gestor quiere incorporar estos Gastos en un modelo financiero para su uso propio, puede hacerlo. Pero nunca jamás puede el CETAC , como así lo hizo, permitir la incorporación de tales gastos en el modelo financiero modificado al antojo del Gestor, y aprobar tal modelo, por sus evidentes consecuencias en contra del interés público.

Ese modelo modificado desafortunadamente fue admitido como válido en la sesión del CETAC N° 79-2001 del 28 de Agosto de 2001.

1.4.3.5- Aumentos de costos son responsabilidad exclusiva del Gestor.

Por otra parte, si se hubiese dado una subestimación de los costos de algunas obras del aeropuerto, esto es una responsabilidad directa y exclusiva de la empresa Gestora del Aeropuerto, la cual debe asumir los nuevos costos según su compromiso contractual de ejecutar las diferentes obras de modernización del Aeropuerto Juan Santamaría, en los términos en que presentó su oferta económica.

Además esa subvaloración de costos, si se hubiese dado, pudo permitirle jugar con ventaja frente a sus competidores en el momento de la valoración de las ofertas. Pretender ahora recuperar esos montos subvalorados, producto de su incapacidad para presupuestar obras y servicios, o de su estrategia de participación en la licitación, es absolutamente inadmisibile en un estado de derecho.

Por tanto no corresponde al Estado costarricense asumir costo alguno por errores o actos premeditados que son responsabilidad de la empresa adjudicataria del contrato, Alterra Partners de Costa Rica S. A.

1.4.3.6- Presiones al OFGI e intervención política impropia.

No sólo fueron impropias las presiones del Gestor al Organo Fiscalizador y al CETAC, sino que, según informó la Srta. Jamieson durante su comparecencia, hubo una conversación telefónica del Presidente de la República Dr. Miguel Angel Rodríguez con el señor Riley Bechtel, presidente de Bechtel Enterprises . Producto de dicha conversación el Presidente tomó la decisión de prestar los \$12.4 millones de dólares al Gestor Alterra, pasando por encima del criterio de los técnicos que no apoyaban tal decisión .

1.4.3.7- Reducción de utilidades por aumentos de costos no contractuales.

En este caso se produjo una reducción en las utilidades propias del proyecto durante los primeros años de ejecución del contrato, debido a la inclusión de rubros ajenos al contrato, como es el pago de la cuantiosa comisión por \$21,5 millones de dólares al socio TBI-AGI, y los contratos con socios, lo que evidencia

que se decidió por los socios del Gestor a “ordeñar” el contrato y repartir “utilidades” por esa vía ilegal e impropia de un negocio con el Estado.

1.4.3.8- Negativa del Gestor a aportar capital según su obligación contractual.

Debido a que el Gestor no quiso aportar capital adicional para cubrir el aumento en los costos, presionó al gobierno de Costa Rica, que cedió a esas presiones, sacrificando los recursos que le corresponden a Aviación Civil, para así ayudar a una empresa extranjera cuyos socios son muy poderosos, en particular BECHTEL, empresa que factura montos anuales superiores a los 15.000 millones de dólares.

1.4.3.9- Criterio Contralor.

Si bien existe un criterio de la Contraloría General de la República en el sentido de que el procedimiento utilizado por la administración para aprobar el préstamo o “ingresos diferidos a favor del Gestor” es legal, los Diputados Miembros de esta Comisión que suscribimos el presente informe, estimamos que el criterio de la Contraloría sustentado en la “discrecionalidad” de los actos de la Administración, es muy cuestionable, ya que el contrato no incluye ninguna cláusula que permita al Estado Costarricense otorgarle recursos (un préstamo) por \$12.4 millones a una empresa privada de muy sólida condición financiera, todo en detrimento del interés público. Los representantes de la propia Contraloría así lo reconocen al ser interrogados bajo juramento en la Comisión Investigadora.

En este sentido los comparecientes al declarar en la Comisión Investigadora fueron claros al admitir que no había cláusula en el contrato que permitiese dar sustento legal a lo actuado.

Así, la Sra. Jamieson declaró ante la Comisión de Gasto Público, acta N°10, lo siguiente :

En la página 39-40, a la pregunta :

-¿Contempla el contrato eso que se ha llamado déficit de financiamiento? , la Sra. Jamieson contestó : “ No, no es un término del contrato” .

Y en la página 56, a la pregunta :

-"La cláusula 16.4 del contrato ¿ está prevista para atender un problema de déficit de financiamiento? La Sra. Jamieson contestó : “ Como le expliqué anteriormente por no existir el concepto de déficit de financiamiento en el contrato, no está expresamente.

El asesor legal del CETAC don Claudio Donato, a la pregunta (Acta N°3, pág. 30):

-¿"Dice la cláusula 16.4 , en alguna parte, que dicha fórmula puede ser utilizada para resolver un problema de falta de aporte de capital, de parte del Gestor?

Contestó : “ No señor”.

Igualmente, en la pág. 31 del acta N° 3, a la pregunta :

-¿"El contrato previó el mecanismo de la cláusula 16.4, según usted , para qué caso? El Sr. Donato contestó : “Originalmente, tal y como estaba contemplado, se hablaba ahí de competitividad de las tarifas.”

El propio Sr. Romeu , gerente de la empresa gestora, Alterra, en el acta N°8, pág. 64, a la pregunta :

-¿"Se refiere esa cláusula y esas subcláusulas, la 16.4 y las subcláusulas de la 16.4.1 a la 16.4.10, en algún momento a eso que en su solicitud al Cetac se denomina “Gap” en el financiamiento, por el monto de \$12,4 millones de dólares?

-Contestó : *“No , en todas las palabras que usted ha leído aquí muy detenidamente, no se menciona eso.”*

El representante de la Contraloría General de la República, don Alvaro Vargas Solís, en su comparecencia, Sesión N° 11, página 25, a las preguntas :

- *“¿ En dónde establece la cláusula 16.4 o alguna de sus subcláusulas, hasta la 16.4.10, que esos aspectos sustanciados en dicha cláusula , son aplicables a un concepto de déficit de financiamiento? , contesta:*
- *“La cláusula 16.4 no establece eso”.*
- *“¿ Para que está concebida la cláusula 16.4? , contesta :*
- *“Para tratar un problema de competitividad de las tarifas, así lo indica.”*
- *“¿El problema que estamos teniendo con el Gestor – me refiero a la falta de aporte de capital, tipificada por usted en su intervención inicial- tiene algo que ver con la disminución temporal de las tarifas por razones de competitividad que se establece en el clausulado del contrato 16.4 y siguientes?” , contesta :*
- *“No, no tiene que ver.”*

Resulta por tanto evidente que el contrato no permite la utilización de mecanismos previstos en la cláusula 16.4, ni en ninguna otra del contrato, para atender la situación planteada por el Gestor. Por tanto es de dudosa legalidad lo actuado por el CETAC al conceder el préstamo de los \$12.4 millones de dólares al Gestor.

1.4.3.10- Desacuerdo de los Técnicos y el OFGI con la Administración Superior. Intervención del Presidente de la República.

Es relevante agregar que el Organismo fiscalizador del Contrato (OFGI) , según opiniones brindadas por la Sra. Jill Jamieson, Inspectora General, contenidas en varios oficios o como resultado de su comparecencia a la Comisión Investigadora, nunca estuvo de acuerdo en el alegado déficit de financiamiento, ni en que se le otorgara un préstamo a Alterra por un monto de \$12.4 millones, o por cualquier suma. Consta en documentos del expediente que el OFGI ante solicitud del CETAC, es decir, compelido a hacer unos cálculos financieros , que incorporaran al modelo de proyecciones financieras los supuestos que se le antojaron al Gestor, manifestó que bajo tales supuestos:

-“la totalidad del déficit de financiamiento corresponde a \$7.5 millones”,

aun cuando ni conceptual ni contractualmente estuviera dispuesto el Organismo Fiscalizador a admitir ese déficit.

Para conseguir que el Organismo Fiscalizador apareciese como dándole el visto bueno a lo actuado, dicho Organismo sufrió grandes presiones del Gobierno, en su acción inusual de resolverle al Gestor un problema financiero de exclusiva responsabilidad de éste.

En el Informe Final de fecha 31 de enero de 2001, de la Inspectora General Sra. Jill Jamieson , manifestó en la página 27 del mismo :

“ ... la decisión de postergar \$12.4 millones de dólares de ingresos del CETAC a favor del Gestor derivó del hecho de que el Gestor rehusó aportar más capital fresco en el proyecto intentando limitar su aporte de capital al monto mínimo señalado en la cláusula 10.5 del Contrato”.

Este es un acto de suma gravedad donde el Gobierno de turno permite al Gestor un irrespeto de los términos de la oferta de AGI y de los términos en que se suscribió el Contrato, sacrificando el uso de más de cuatro mil trescientos millones

de colones (a abril del 2002), que corresponden a Aviación Civil y a la finanzas públicas, en momentos en que aeropuertos como el de Limón y el de Liberia sufren de graves carencias que pudieron subsanarse con esos recursos prestados por el Gobierno al Gestor Alterra.

Quedó en evidencia que la Administración se apartó del criterio técnico del Organó Fiscalizador y que hubo una indebida influencia personal del Presidente de la República en un asunto que no era de su competencia directa ya que irrespetó, pasándoles por encima, a los órganos públicos establecidos donde deben deliberarse y aprobarse tales asuntos, irrespetando asimismo el criterio de los técnicos, que pareciera de elemental observancia en punto a asuntos de carácter financiero.

En relación con la intervención del Presidente de la República, la señora Jamieson , dijo entre otras manifestaciones :

En el acta N°26, página 116, refiriéndose a don Miguel Angel :

“ Me dijo que él no sabía realmente si era un “blof” o una estrategia del Gestor, que iba a salir o no, pero que él tenía que velar por el interés público; bueno , un montón de cosas más para explicar lo que había pasado. Le indiqué que yo entendía como él había llegado a su conclusión , había negociado esto, pero técnicamente yo no estaba de acuerdo”

En el acta N° 27 , página 15, manifestó :

“ El Gobierno no tenía por qué resolver esto. Lo hizo pensando-creo yo o por lo menos, yo lo pensé - en que esto era una excepción, tan excepcional y tan fuera de lugar, que jamás iba a repetirse. Pero, por el contrario. Creo yo que se abrieron las puertas a que ellos pensaran ¿ qué más podemos pedir?.”

En el acta N° 27,página 18 , dijo :

“ Obviamente yo no me sentí muy contenta con esta decisión del Gobierno,...”

1.4.3.11- Uso parcial del préstamo de \$12.4 millones de dólares para el pago de comisiones a TBI-AGI.

Quedó debidamente probado ante la comisión que parte de los recursos públicos que le presta el CETAC al Gestor, son utilizados para el pago parcial de las comisiones que el Gestor le paga a TBI-AGI por \$21,5 millones de dólares, de conformidad con lo que establece el modelo de proyecciones financieras modificado por el Gestor y aceptado por el CETAC, lo que en opinión de esta Comisión es una violación al contrato y a las leyes.

Al respecto, el representante de la Contraloría General de la República , Lic. Daniel Sáenz Quesada, experto en finanzas, en el acta de la sesión 12 de La Comisión, páginas 10, 11 y 12, en relación con el modelo de proyecciones financieras aceptado por el CETAC al Gestor, a las preguntas y comentarios:

- “ *También observará que hay rubros que se refieren a otros asuntos, como honorarios, gastos que uno no sabe muy bien qué son..*”, contestó :

- “*¿ Se refiere usted específicamente a las líneas 75 y 88?*”. El presidente de la Comisión le aclaró,

-“ *Entre otras*” , y además .

-“ *.. ese tipo de gasto son los que están produciendo los rubros 75 y 88 del modelo de proyecciones financieras , que se ocupan en gastos que no son obras, 65 centavos de dólar por cada dólar , de tal manera que quedan para obra 35 centavos de dólar por cada dólar .*”

- “***¿Esos rubros de gastos que no son obras, le constan de alguna manera?***. El Lic. Daniel Sáenz contestó :

- **“Según mis cálculos de los \$12,4 millones , \$2,2 millones de dólares van a ese rubro de pagos a la casa matriz.”**

O sea \$2.2 millones de recursos públicos se usan para que Alterra le pague comisiones a su socio TBI-AGI a contrapelo de lo que establece el Contrato

1.5 Argumentos Legales que sustentan lo concluido por la Comisión en relación con el préstamo de \$12.4 millones de dólares.

El Dr. Enrique Rojas Franco en su comparecencia ante esta Comisión se refiere a que “el procedimiento de un concurso público tiene tres grandes fases: una primera fase que se denomina “de selección del contratista”, la cual pretende que la Administración licitante logre obtener la mejor oferta en precio y calidad. Una segunda fase es cuando viene la adjudicación y se formaliza un contrato y una tercera, que es la etapa de ejecución contractual. Así, **es claro que el contrato responde a un procedimiento integral, por lo que su ejecución debe reflejar lo establecido en el cartel de licitación.**”

“El cartel pide una empresa solvente, que tenga capacidad económica, para hacerle frente a sus obligaciones contractuales, o sea, es un requisito total y absolutamente esencial, básico.”³ Y es en este sentido que el Consorcio adjudicatario señaló en su oferta que podría crear financiación, y que aportarían su propio capital durante los primeros tres años, en un monto que alcanza el diez por ciento del total de inversión del Plan Maestro durante el período de veinte años del Contrato de Gestión. Esta inclusión en la oferta es, sin lugar a duda, una de las

³ Rojas Franco, Enrique. Comparecencia sesión N° 9

razones que motivaron a la Administración a adjudicar la licitación, y por tanto es parte integral de las obligaciones del adjudicatario. Como también señala el Dr. Rojas Franco, el adjudicatario ha incumplido su oferta, como señalaremos más adelante.

Sigue el Dr. Rojas Franco señalando un principio de Derecho Administrativo que no puede quedarse en el olvido: “ por vía de contrato usted no puede cambiar ni el cartel ni la oferta, porque eso iría en detrimento de los grandes principios que regulan la contratación pública, entre ellos el principio de igualdad. Si se hubiera puesto en el cartel que había posibilidades de ayudar financieramente en los primeros tres años, los demás oferentes hubieran tenido la oportunidad de modificar sus ofertas. El fundamento, el origen, la causa de este financiamiento no está contemplado en el Contrato y no puede estar contemplado porque no lo está ni en la oferta ni en el cartel de licitación.”

Continúa :

En cuanto al acto de prestar recursos por la vía de diferir \$12.4 millones, se ha dicho que responde al principio de discrecionalidad de la Administración; sin embargo, la discrecionalidad que establecen los artículos 16 y 160 de la Ley General de la Administración Pública podrá darse siempre y cuando no se violen los principios de la lógica, de la oportunidad, de la conveniencia y de la justicia. Y estos principios se violan porque, antes que nada, generan una desigualdad, que señala el Dr. Rojas Franco como inconstitucional.

Ha habido una violación clara y reiterada a las normas y principios que regulan la contratación administrativa en general, pues el contrato no puede bajo ningún concepto tener mayor jerarquía que la Ley; así, el Contrato devendría en leonino para el interés público, lesivo a los intereses públicos.⁴

El experto en derecho administrativo, Lic. Juan José Sobrado señala en su comparecencia :

que se debió de haber rechazado la pretensión del Gestor de subir los precios, porque tenía la obligación de asumir los precios, y de no pedir financiamiento al gobierno; su obligación contractual es hacer la obra conforme a los parámetros que están establecidos en el cartel y el contrato.

El principio de legalidad establece que los entes públicos solo pueden hacer aquello para lo que están expresamente autorizados, y esto implica “sujetarse a esta cadena de normas; no se puede alegar una norma indicativa para hacer cualquier cosa (...) escudarse en una norma indicativa para que el CETAC pueda hacer cualquier cosa, eso es un error capital de aplicación del derecho.”⁵

Y continua el Licenciado Sobrado:

“En principio, basta señalar que el Contrato solamente autoriza a diferir ingresos en el caso en que para mantener la competitividad del Aeropuerto haya que bajar las tarifas; basta eso para que ni siquiera quepa, a priori, la posibilidad de dar un financiamiento.

Suprimiendo, hipotéticamente, esas cláusulas, no está permitido financiar a un contratista en un Contrato que requiere poner el financiamiento, desde cualquier punto de vista no es posible hacer un financiamiento; Aviación Civil

⁴ IbídemGo

⁵ Sobrado, Juan José. Comparecencia sesión N° 9

no tiene la potestad, dentro de sus competencias legales, de financiar a terceros aunque sean sus propios contratistas, eso violenta el principio de legalidad.

Por supuesto que eso es un préstamo, tanto es así que, precisamente, viene a sustituir un déficit de financiamiento, es decir, si algo se hace para remediar un déficit de financiamiento ¿no es un financiamiento? Por supuesto.

Alegar que eso no es un financiamiento recuerda la táctica general que se ha seguido con todo este asunto del Gestor Interesado, que es cambiarle de nombre a las cosas. Entonces para sostener que un gato no es un gato, a pesar de que hace “miau”, tiene una cola y caza ratones, dicen que no es un gato, que es un conejo, creen que con cambiarle nombre deja de ser lo que es, es la misma táctica. Dicen que una concesión no es una concesión a

pesar de que sí lo es, esto es una concesión tramitada totalmente en contra de la Ley de Concesiones.”⁶

2.- CESIÓN DE ACCIONES A BECHTEL .

2.1 Secuencia de hechos de carácter corporativo en la sociedad gestora .

La Sociedad Gestora cuyo nombre inicialmente fue Gestión Aeroportuaria AGI de Costa Rica S. A., conocida como Consorcio AGI, a esa fecha , según escritura del 19 de marzo de 2001, fue convertida en Alterra Partners Costa Rica S.A. .

⁶ Ibídem

El consorcio Gestor definió como líder a la empresa Grupo de Aeropuertos Internacional AGI Costa Rica S. R. L. (GAI), sociedad que al principio le perteneció en un 100% a la firma estadounidense Airport Group International Holdings LLC, que en el momento de la adjudicación ostentaba un 85% de las acciones del Consorcio AGI.

Ya a finales del año 2000 , para la firma del contrato, Airport Group International Holdings, LLC , se había convertido en Airport Group International, TBI-AGI.

A principios del año 2001 TBI-AGI traspasó, sin la debida autorización del CETAC , según lo que establece el contrato, un 76.5% de sus acciones en GAI a la empresa Desarrollos de Aeropuertos Bechtel, S.R.L., con lo cual se dio un cambio significativo en la propiedad de las acciones de la empresa GAI . Como resultado de este traspaso la empresa matriz original, del líder GAI, a saber TBI-AGI, redujo su participación a un 9,9875 % del capital social del Gestor, al haberse quedado con tan sólo un 23,5 % de las acciones del líder GAI.

Con este traspaso accionario la casa matriz de la empresa considerada como líder del consorcio Gestor pasa ser de hecho y de derecho la sociedad Desarrollos de Aeropuertos Bechtel SRL, empresa que a su vez pertenece en un 100% a Bechtel Enterprises , que pasa a ser dueña del 85,0125 % del consorcio Gestor Alterra Partners Costa Rica, S.A., empresas todas ellas que no tienen experiencia en administración de aeropuertos. (Ver anexo 5).

2.2 Consecuencias legales del traspaso.

GAI es socio de Alterra Partners de Costa Rica S. A. (Gestor del Aeropuerto), ostentando el 42.5% de su capital social. Dado que GAI vendió un 76.5% del total

de sus acciones a Desarrollos de Aeropuertos Bechtel S.R.L., resulta que la participación de Airport Group International TBI-AGI en Alterra Partners de Costa Rica S. A. se redujo a un 9,9875 %, (al haberse quedado con sólo el 23,5 % de las acciones de GAI). Esta situación es un grave hecho que violenta los términos del Contrato que establece una participación de la casa matriz del líder en la Sociedad Gestora, que no puede ser inferior a un 10% del capital accionario.

En palabras sencillas lo que se ha dado es un cambio de casa matriz violentando lo establecido en el contrato, dado que ahora la casa matriz del líder es Desarrollos de Aeropuertos Bechtel (DDAB,SRL), empresa sin experiencia en administración y operación aeroportuaria, que a su vez pertenece en un 100% a Bechtel Enterprises importantísima empresa estadounidense, pero también sin experiencia en administración y gestión aeroportuaria.

Los socios del Gestor irrespetaron los términos del Contrato pues no pidieron autorización para dicho traspaso de acciones al CETAC. Tampoco una vez hecho, lo comunicaron oportunamente , tal como está contractualmente establecido .

En consecuencia, debe profundizarse en las implicaciones de lo actuado por TBI-AGI , violatorio de los términos del Contrato, al reducir su participación accionaria en el consorcio Gestor a un límite inferior al permitido contractualmente y por hacer traspasos accionarios sin cumplir con los procedimientos.

Esta situación evidencia otra irregularidad manifiesta pues el Gestor Alterra no es una empresa con experiencia en administración y operación de aeropuertos, lo cual fue un requisito fundamental cuando se valoró lo oferta de AGI para decidir la adjudicación a favor de la misma. Dándose la circunstancia de que tampoco la nueva casa matriz del líder de Alterra tiene esa experiencia.

2.3 Consideraciones contractuales y consecuencias del traspaso.

En su Informe Final la Master Jamieson denuncia este hecho manifestando :

“... en la oferta adjudicada se designó como el Líder de la Sociedad Gestora a GAI indicando que su capital social pertenece en su totalidad a Airport Group International Holdings LLC (AGI)”, (actualmente TBI-AGI). “... al momento de calificar la oferta adjudicada se analizó la experiencia de AGI en la operación, administración, mantenimiento y gerencia de aeropuertos”.

“De conformidad con las definiciones del Contrato se nombró y definió a AGI como la empresa matriz de GAI. Por esta razón la cesión de derechos de AGI en su subsidiaria GAI, Líder designado por la sociedad gestora es un aspecto que debe analizarse cuidadosamente en resguardo de los intereses públicos que pretende el Contrato de Gestión Interesada”.

En el Apéndice S del contrato, cláusula 2.2 se dice con toda claridad :

“No se podrá hacer sustituciones de las casas matrices de las sociedades miembros del Consorcio sin la autorización previa del CETAC. En todo caso, la nueva casa matriz deberá cumplir con las mismas calificaciones de las casas matrices presentadas por el Gestor en su Oferta, las que deberán asumir frente a la Administración todas las obligaciones de la anterior con respecto con este Apéndice del Contrato”.

2.4 Cambio de la casa matriz del líder GAI.

El Cartel de licitación establece como matriz a la sociedad propietaria de más del 51% del capital social de la sociedad subsidiaria que participa en la licitación pública. El traspaso de un 76.5% de las acciones de GAI, a la subsidiaria de Bechtel Enterprises, denominada DDAB, SRL, requerirá la aprobación previa del CETAC. Desarrollos de Aeropuertos Bechtel (DDAB), subsidiaria de Bechtel Enterprises, debido al traspaso de acciones realizado, tiene ahora la mayoría de la participación accionaria en Alterra y se convirtió en la matriz de GAI, no teniendo experiencia en operación aeroportuaria.

Incumple con ello el contrato según el Apéndice S, cláusula 2.2, ya que la nueva casa matriz debe cumplir con las mismas calificaciones de las casas matrices que aparecían en la oferta que obtuvo la adjudicación del contrato y en las circunstancias señaladas, tal cumplimiento no se da.

Por tanto al haberse producido un cambio en la empresa matriz sin la autorización previa del CETAC y habiéndose reducido por debajo del 10% la participación de la empresa con experiencia en administración aeroportuaria TBI-AGI, en la composición accionaria del Gestor, tenemos un incumplimiento del Contrato.

Continúa la Srta. Jamieson en su Informe Final :

“ la cesión del 76.5% de las acciones de AGI en la empresa líder de la sociedad gestora tiene como efecto disminuir la participación efectiva de AGI en la Sociedad Gestora a un 9.99% lo cual contradice la Sección II.D.6 del cartel de licitación que establece que el Gestor deberá tener entre sus accionistas a una empresa con experiencia en la administración y operación de aeropuertos designado por el consorcio oferente como Líder, debiendo suscribir, pagar y mantener como mínimo un 10% del capital inscrito...”.

(Ver páginas 16-19 del Informe Final de la Inspectora General Jamieson).

Todos estos elementos permiten concluir que los actos de AGI, Bechtel y Alterra actual sociedad Gestora y de sus socios, han violentado las cláusulas del Contrato provocando un incumplimiento del mismo, siendo necesario que el CETAC profundice en estos asuntos y adopte las medidas correctivas y sanciones correspondientes.

3.- CASO DE LOS DOCEAVOS (Ver Anexo 6).

3.1 Forma de cálculo y de cobro usual de las tarifas.

Las tarifas no aeronáuticas se han calculado históricamente en forma anual, pero cobrado mensualmente en doceavos de dicho monto anual. El detalle de las diferencias entre el Gestor y el CETAC, a raíz de las quejas por parte de las Aerolíneas se encuentra debidamente documentado en las actas de la Comisión, pero especialmente en el “Informe Final” de la Inspectora General y en la respuesta a éste según oficio OFGI-FG-02-131 del 12 de marzo del 2002.

En resumen, se trata del cobro de las tarifas no aeronáuticas que mediante decreto N° 29454-MOPT del 4 de mayo de 2001 fueron ajustadas por parte del CETAC. Este decreto va en contra de lo establecido por el cartel de licitación y por el Contrato de Gestión Interesada en relación con la metodología del cobro tarifario, por lo que está viciado de nulidad y viene a favorecer los intereses del

Gestor de forma burda y cuantiosa. En dicho decreto se eliminaron los artículos 7 y 8 del decreto N° 57295 que regía dichas tarifas.

3.2 Discrepancias surgidas. El cartel y la oferta.

El nuevo decreto, según el Gestor, no dejó clara la metodología de pago, por lo que ellos interpretaron que el monto total de la tarifa establecida para todo el año debería cobrarse en forma mensual es decir , doce veces el monto establecido para el año, en vez de cobrar ese monto en doce tractos , o sea pagando una doceava parte cada mes (doceavos), del monto establecido para el año.

No obstante, tanto en el cartel de licitación, como en la oferta presentada por el Gestor, se establecía que la forma de pago de éstas tarifas era en doceavos del monto fijado, por lo que es improcedente la interpretación del Gestor.

En la actualidad, la resolución del CETAC que declara sin lugar la argumentación del Gestor se encuentra impugnada mediante un recurso de revocatoria, presentado por el Gestor ante el mismo CETAC.

3.3 Aspectos legales insoslayables.

En este sentido, el cartel de licitación estableció claramente que las tarifas no aeronáuticas correspondientes a áreas públicas serán cobradas mensualmente, **en doceavos** del monto señalado.

Sobre este particular, la sección IV.D.2.ii del cartel establece que :

“el cobro se hará mensualmente, en doceavos de la suma calculada y se ajustará al finalizar el año calendario con base en la cantidad de pasajeros efectivamente

transportados durante dicho periodo. La tarifa será de U.S.\$ 4.00 por metro cuadrado para el AIJS."

Esta es la metodología que históricamente la DGAC ha aplicado a esta tarifa, la cual resulta en una tarifa efectiva de \$0.33 por m² por mes para el uso de áreas públicas.

Esta Comisión Investigadora no pudo establecer las razones por las cuales el CETAC no ha resuelto dicho recurso de revocatoria, aún cuando fue presentado ante éste desde septiembre del año anterior. Durante todo este tiempo el Gestor ha cobrado la tarifa que corresponde por cada año en forma mensual, lo cual lo favorece en forma superlativa, con el consentimiento del CETAC que no ha respondido, en tanto tiempo, el citado recurso.

Pero todos los elementos resultantes de la investigación confluyen en la improcedencia del criterio aplicado por el Gestor, que le significaría al Gestor, caso que se deje prevalecer su opinión, un monto anual de ingresos adicionales de unos \$3 millones de dólares que representan \$60 millones de dólares a lo largo de los veinte años de vida del contrato, sólo por la aceptación, a contrapelo de lo que establecen el cartel y el contrato, del cambio en la metodología aplicada desde siempre para el cobro en doceavos.

Por lo que admitirle esas pretensiones al Gestor sería un acto ilegal y contrario al interés público, de lo cual esta Comisión Investigadora deja prevenidos a los administradores públicos del CETAC, a los efectos de las responsabilidades consiguientes que se derivarían de la concreción de tal acto.

Todo lo anterior queda debidamente sustentado en el Anexo 6.

3.4 Definiciones contractuales sobre las tarifas.

Según se establece en el apéndice H del Contrato de Gestión Interesada, las tarifas que se cobran en el aeropuerto se clasifican en Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos; su fijación es potestad exclusiva del Estado.

Se agrega en el Contrato que: “la metodología para la fijación de tarifas variará si se trata de tarifas para Servicios Aeronáuticos o de tarifas para Servicios No Aeronáuticos. Dichas metodologías buscan crear los incentivos adecuados para mejorar los niveles de calidad de los servicios, fomentar la **eficiencia, minimizar los costos** y maximizar los ingresos comerciales”.

El citado apéndice establece que las tarifas para los Servicios Aeronáuticos serán fijadas por ARESEP, mientras que las correspondientes a los Servicios No Aeronáuticos serán fijadas por el CETAC.

4.- SOBRE LA TARIFA TIA O PFC.

4.1 La decisión sobre la TIA

El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Lic. Carlos Castro, el día viernes 23 de noviembre de 2001, anunció un acuerdo entre el Gobierno, las aerolíneas y el Gestor para fijar una tarifa por el uso de instalaciones aeroportuarias de \$4,60 (llamada TIA). Cada pasajero que utilice la nueva terminal del Aeropuerto Santamaría pagaría esa suma, según el periódico La Nación del 24 –11- 2001. Lo anterior no fue desmentido por el Ministro Carlos Castro en su declaración bajo juramento ante la Comisión Investigadora. .

Con este acuerdo las aerolíneas lograban que se les rebajase tarifas no aeronáuticas como las de uso de oficinas y salones especiales, a los valores anteriormente establecidos por las autoridades en 1998.

Según las actas 22 y 25 de ésta Comisión Investigadora, en que constan las comparecencias del Lic. Carlos Castro, Ministro de Obras Públicas y Hazel Feigenblatt, periodista de La Nación, respectivamente, la información de dicho medio de prensa, fue verificada.

4.2 Definición de la TIA contra el criterio técnico y consecuencias de ello.

De aplicarse la TIA, el gestor obtendrá ingresos anuales adicionales, por este concepto, de alrededor de \$5 millones de dólares.

Según consta en el acta 25 de ésta Comisión Investigadora, el acuerdo tomado para establecer la TIA en \$4,60 no contó con el debido respaldo técnico que permitiera establecer la corrección y pertinencia de esa suma, con fundamento en los términos del apéndice H del contrato.

El monto recomendado por el Órgano Fiscalizador (OFGI) para la TIA, es de \$1,30 como máximo. Indicó adicionalmente el OFGI que para determinar el monto específico era necesario que se resolviera el caso de los “doceavos” .

No ha sido posible determinar, a la fecha de redacción de este informe si el CETAC le ha dado o no su aprobación definitiva a esta nueva ventaja para el Gestor.

Si esto llegase a consolidarse sería un acto ilegal, violatorio del cartel de licitación y del contrato y requeriría sin duda la intervención activa de la Contraloría General de la República y del Ministerio Público. (Ver anexo 7)

Debe servir esta advertencia para que los administradores públicos que manejan este asunto tomen las providencias necesarias para impedir la consolidación de este hecho ilegal a favor del Gestor.

El asunto tendrá gravedad adicional para el interés público si el CETAC decide aprobar dicha tarifa TIA de \$4,60 por pasajero y a la vez dictamina a favor del Gestor en cuanto al tema de los doceavos. El efecto combinado de estas dos decisiones implicaría un aumento de ingresos adicionales para el Gestor , de US \$160 millones de dólares durante la vigencia del contrato.

Aumento que se daría con relación a los ingresos provenientes de las tarifas señaladas en el cartel de licitación , documento que es parte indisoluble del Contrato de Gestión Interesada, por lo que proceder de la forma señalada sería una violación contractual , además de otorgar un beneficio ilegal e indebido , muy cuantioso, al Gestor, con grave daño para los intereses nacionales.

5.- AUMENTO DE COSTOS DE OBRAS Y DEL PRESUPUESTO DE LA PISTA PRINCIPAL (07-25).

5.1 Desmedido incremento de los costos de operación y mantenimiento.

Según lo denunciado por la Inspectora General, Sra. Jill Jamieson en su Informe Final de enero 2002, y lo comprobado por esta Comisión Investigadora, los costos

de operación y mantenimiento han subido de una manera extraordinaria. Durante los primeros cinco años los costos de este rubro se pretenden ajustar aumentando en más de 30 % en relación con los costos correspondientes a la oferta del Gestor, lo cual representa más de \$13 millones de dólares sobre los costos ofertados. Esto significa que a lo largo del período de ejecución del Contrato se produciría un aumento en los costos de operación y mantenimiento de más de \$47 millones de dólares. (Pág. 29 Informe Final de la Sra. Jamieson).

5.2. Sobrecostos en las obras de la pista principal (07-25).

A finales de diciembre de 2001 se creó una Comisión Técnica conformada por dos Ingenieros Directivos del CETAC, por funcionarios del Organo Fiscalizador (OFGI) y por representantes de la empresa de asesoría INGENYA que había sido contratada por el OFGI. Esta Comisión Ad-hoc tuvo como misión elaborar un presupuesto de las obras y costos de cada actividad para la rehabilitación de la pista 07-25 del Aeropuerto, conforme a los parámetros contractuales.

Según manifestaciones de los comparecientes (Ing. Wexler de INGENYA) la comisión ad-hoc llevó a cabo un desglose de las obras de la pista de acuerdo a los precios de la oferta que AGI había presentado, determinando los costos de cada actividad y el presupuesto de costo global. (Acta de la Comisión Investigadora No. 16 del 26-02-02. Ver cuadro comparativo de costos preparado por la comisión ad-hoc).

Como producto del trabajo de la comisión ad-hoc del CETAC, resultó un cuadro o tabla , que contiene un desglose de las tareas o obras correspondientes a la rehabilitación de la pista 07-25 . En la cuarta columna de esa tabla consta el costo

por obra y el costo total determinado por dicha comisión CETAC-OFGI-asesores y en la columna primera el costo desglosado determinado por el Gestor Alterra.

De la comparación de los presupuestos se concluye que la Comisión ad- hoc estimó un costo total para la obra de \$ 11.1 millones de dólares en tanto que el Gestor Alterra presenta un presupuesto total máximo de la obra de rehabilitación de la pista 07-25 por \$17.8 millones de dólares .

Esto significa que el presupuesto del Gestor es superior en \$6.7 millones de dólares al presupuesto elaborado por los representantes del Gobierno conforme al contrato.

Cabe destacar que los datos elaborados por el Gestor no incluyen las contingencias equivalentes a un 17% del costo total de la obra.

5.3 Roces con los términos del Contrato

Como bien lo señala la Sra. Jamieson en su informe final “ ... *un cronograma de pagos de “sumaalzada” ... no cumple con los objetivos señalados en el Contrato de Gestión Interesada y por ende es inaceptable como “presupuesto definitivo de obra”.*

Continúa manifestando : “ ... *la presentación de precios de sumaalzada no permite a la Administración comparar estos precios con los precios presentados en la oferta ni tampoco verificar su razonabilidad de conformidad con el contrato”.*

“... la Administración no puede aceptar un presupuesto de obras en el cual se demuestra un aumento en el costo de obras debido a que el inciso 4.3.1 establece que el presupuesto definitivo de obra no podrá ser mayor a los topes cotizados en la Oferta”. (páginas 64-67 del Informe Final) .

5.4. Conflicto de intereses entre Alterra y la constructora Bechtel-Edica frente a la optimización de costos y reducciones comprometidas en la oferta.

La Inspector General denunció en su Informe Final que el Subcontrato de obras entre la constructora Bechtel-Edica y Alterra Partners significa un aumento en el costo de las obras de \$22.9 millones de dólares, lo que representa un aumento de un 28.3% sobre el costo de las obras basado en los precios tope cotizados en la oferta (Ver página 60 del Informe Final).

En consecuencia se concluye que el Gestor, asume y defiende el presupuesto que elaboró su socio Bechtel – EDICA, (empresa constructora contratada para la construcción de las obras), con precios de suma alzada muy superior a lo contractualmente aceptable, que no se ajustan a los precios tope que corresponden a la oferta de AGI, al cartel y al contrato.

Esto significa que, por la vía de la contratación para la ejecución de las obras de la empresa constructora Bechtel-Edica, en la que está como líder el socio mayoritario del Gestor, Bechtel Enterprises, poseedor del 85,0125 % de las acciones de la sociedad Gestora, se “ordeña” el Contrato de Gestión Interesada encareciendo el costo de las obras del aeropuerto y consecuentemente , al ser admitidos estos sobre costos por la Administración , afectando de forma evidente los intereses públicos.

5.5. Priva de nuevo la decisión política por encima del criterio técnico.

En el caso de la pista 07-25 manifestó la Inspectora General que, a pesar de que el Órgano Fiscalizador no había concluido el análisis de los costos de las obras, el CETAC aprobó el proyecto definitivo y el presupuesto presentado por el Gestor Alterra, consolidando así una situación muy inconveniente para la Administración, en vez de haber hecho valer el costo de las obras determinado por la comisión ad-hoc constituida al efecto por el propio CETAC.

Este hecho queda plasmado en el Acta de la Sesión 01-2002 realizada por el CETAC el 2-01-02 donde , en el POR TANTO se establece :

“ PRIMERO Aprobar el anteproyecto conceptual y plan de ejecución para la reconstrucción de la pista 07-25 del Aeropuerto presentado por el Gestor. SEGUNDO. Aprobar el proyecto definitivo correspondiente a la rehabilitación de la pista 07-25. TERCERO. Instruir al Inspector General del Organo Fiscalizador para que... proceda a emitir la orden de inicio correspondiente en los términos de este acuerdo.”

Lo anterior permite concluir que se ha encontrado una actitud o patrón de comportamiento repetido de complacencia de la Administración ante todas las exigencias del Gestor durante el proceso de ejecución del Contrato, que recurrentemente ha irrespetado los términos económicos financieros que son compromiso pactado en la oferta de AGI y el contrato suscrito. Así el Gestor Alterra cuando presenta un desglose de costos de una determinada obra, servicio

o equipo, por lo general se aparta de los precios tope que constan en la oferta para presentar un precio alternativo superior denominado de “suma alzada”.

5.6 Consecuencias.

Se puede finalizar este capítulo manifestando que este es otro acto irregular de la Administración al favorecer al Gestor del Aeropuerto con la aprobación de un presupuesto de costo de la obra de rehabilitación de la pista 07-25 que representa un aumento en el costo de más de un 60 por ciento ,lo que equivale a cerca de \$6.7 millones de dólares.

Esta decisión irrespeta los términos de la oferta y del contrato acordados para el costo de esta obra, ya que no se respetaron los precios tope . Además , y esto llama poderosamente la atención, se separa la Administración de la recomendación de la Comisión Ad-hoc que ella misma estableció para elaborar el respectivo presupuesto . No atender el criterio técnico implica que el país pague cientos de millones de colones más de lo debido en el costo de esta obra.

6.- AUMENTO EN GASTOS DE DESARROLLO .

6.1 Aprobación del aumento del 533 % en los gastos de desarrollo.

En la oferta del adjudicatario se especifica un monto de \$3.5 millones de dólares correspondientes a “gastos de desarrollo y financiamiento ”. Este monto se consigna igualmente en el documento contractual.

Sin embargo, por decisión unilateral del CETAC se acordó aumentarlo a la suma de \$18.6 millones de dólares, según consta en el acta del CETAC 79-2001, lo que significa la autorización a Alterra Partners de un aumento de \$15,1 millones de dólares en el rubro de gastos de desarrollo y financiamiento.

Esto tiene el agravante de que estos recursos serán generados como resultado de un aumento en las tarifas del aeropuerto, si se consolida el compromiso adquirido por el presidente del CETAC Sr. Feinzaig con el IFC y consignado en el Memorando de Entendimiento (MOU) que el señor Viceministro firmó en Washington el 13-14 de Agosto de 2001. (Ver anexo 8)

En relación con la decisión de pasar a tarifas estos gastos de desarrollo, el señor Al Romeu gerente de Alterra, ante la Comisión Investigadora, Acta N° 8, página 21, a las preguntas :

- *“¿El rubro 3 va a repercutir en tarifas?”* . Contestó :
- *“Sí, efectivamente , repercute en tarifas. Es el costo del desarrollo y del financiamiento.”*
- *“ El contrato que se firmó, en ese rubro de gastos de desarrollo y financiamiento contemplaba un monto de \$3,5 millones, ahora aparecen \$15 millones más que van a ser repercutidos en tarifas, siendo eso ajeno a lo que se contrató?”* . Contestó :
- *“Sí. Desde luego es una cifra impactante. “.....*

Logra así el Gestor la aprobación de esta significativa suma equivalente a más de cinco mil trescientos millones de colones a abril de 2002, como parte de esta

cadena de concesiones complacientes de la Administración a la sociedad gestora, otorgadas sin el debido sustento.

Al respecto, la Fiscal General Sra . Jamieson en el acta N°26 de la Comisión Investigadora, página 97, manifestó :

- “ Como quedó constando, claramente, en muchos de los escritos nuestros con respecto a ese asunto del modelo financiero, **ese aumento de los \$3.5 millones- que estaba indicado en la oferta y ajustado por el “flatt fee- y los \$18 millones de dólares, era una barbaridad que no se explicaba y requiere de un gran análisis.”**, y en la página 98 de dicha acta, manifestó:
- “ **Personalmente ,....., este aumento de 15 millones de dólares en gastos de desarrollo y financiamiento , me parece extraordinariamente difícil de aceptar. Va a requerir de un análisis minucioso por parte del CETAC, pero ¡ojalá fuera el ARESEP el que lo hiciera!..”**

6.2 Procedimiento irregular

En la página 2 del citado memorandum se inserta lo siguiente “... de conformidad con las disposiciones del Apéndice H, el CETAC acepta US\$18.4 millones de gastos de desarrollo para efectos de transferirlos a la base de tarifas.”

Este acto personal del Viceministro , quien al formar parte del órgano colegiado CETAC, no recibió, de previo a su viaje a Washington como correspondía, por acuerdo de ese órgano, ni instrucciones, ni la definición de los términos en que podría comprometer al Estado, a cambio sí recibió a posteriori, como hecho ya consumado, la bendición del CETAC en sesión No. 79-2001 del 28 de agosto de

2001 según consta en el capítulo Segundo, considerando VII y numeral 6) que dice :

“ 6) Los gastos de desarrollo y financiamiento de \$18.661.000 ..” (Sic) “.. millones de conformidad con los montos auditados y aceptados por los acreedores”. (Ver Anexo 3).

Así, sin más explicación ni mayor sustento, la directiva en pleno del CETAC admite y consume tal barbaridad incurriendo en gravísima responsabilidad.

6.3 Criterio técnico nuevamente obviado.

De conformidad con el criterio de la Sra. Jamieson en su Informe Final del 31 de enero de 2001, el CETAC debe verificar detalladamente cuales de los nuevos costos de desarrollo y financiamiento alegados por el Gestor califican como gastos transferibles a tarifas, ya que podrían existir dentro de éstos gastos administrativos y conexos que de acuerdo con los términos del contrato no podrían traspasarse a tarifas de conformidad con el apartado 2.4.1 del Apéndice H del Contrato.

Es elemental pensar que esto es lo que debió hacerse de previo a firmar compromisos con el IFC y antes de aprobar por el CETAC tales gastos adicionales no contemplados en el contrato ni en la oferta.

No puede negarse que un aumento de más de 15 millones de dólares en “gastos de desarrollo y financiamiento” , acordados a favor del Gestor Alterra es una irregularidad y falta grave cometida por las autoridades correspondientes, concretamente por el CETAC, con la complicidad de sus asesores.

El Gestor presentó un documento muy simple sin el debido detalle, explicación y justificación del exagerado aumento de estos gastos correspondientes a erogaciones ya realizadas, principalmente por la preparación de la oferta y sus estudios conexos así como gestiones para la búsqueda de fondos del proyecto ante diferentes fuentes de financiamiento. Este documento es a todas luces insuficiente.

Cuestionada al respecto la Sra. Jamieson , (Acta N°.27, página 132) , a la pregunta :

- *“¿ Usted se consideraría satisfecha si le presentaran este documento como demostración de esos gastos?” , contestó :*
- *“ Personalmente yo no lo aceptaría como demostración de esos gastos.”*

7. PAGO DE COMISIONES A TBI-AGI

7.1 Comisiones ilegales por US \$21,5 millones a favor del socio TBI-AGI.

7.1.1 Acuerdo de Servicios Técnicos, TSA, (Rubros 75 y 88).

Con fundamento en un contrato de “ Acuerdo de Servicios Técnicos (TSA)”, (celebrado posteriormente a la firma del contrato de Gestión Interesada), entre la sociedad gestora y su socio la empresa Grupo Aeropuertos Internacional AGI Costa Rica S. R. L. (GAI), se conviene que GAI tiene la responsabilidad de asesorar al Gestor con respecto a la gerencia, operación, mercadeo, desarrollo y mantenimiento del Aeropuerto Juan Santamaría. Tal cosa no requería de contrato alguno, menos aún de un contrato que viene a significar un gasto

adicional de \$21,57 millones de dólares, pues estaba implícita en el cartel y el contrato, como responsabilidad del socio Airport Group International Holdings, LLC., a ser ejecutada por su subsidiaria GAI, líder del consorcio adjudicatario.

El mencionado acuerdo de “Servicios Técnicos” en sus aspectos económicos determina que la empresa GAI será compensada por medio de un pago fijo de \$500.000 anuales más un 1.5% de los ingresos provenientes de las operaciones aeroportuarias antes de contemplar intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Como total de los montos que percibirá el socio TBI-AGI, se consigna en el modelo de proyecciones financieras modificado por el Gestor y admitido por el CETAC, los rubros:

- 75 . “Technical Service Agreement Fee with Operator”, que implica el pago de \$13,433 millones de dólares a lo largo de la vida del proyecto, y
- 88 . “Performance TSA FEE @ 0.015 of EBITDA”, que implica el pago de \$8,143 millones de dólares a lo largo de la vida del proyecto.

Estos dos rubros totalizan la comisión de \$ 21,57 millones de dólares que percibirá el socio TBI-AGI.

7.1.2 Lo que establece el contrato.

La obligación contractual de dar la prestación técnica sin costo especial adicional, se hace absolutamente evidente de la lectura del contrato de Gestión Interesada, sección de “Considerandos”, página 5, párrafo segundo , que reza :

“ Que AGI es la empresa matriz de GAI y, como tal, aportó y aportará el respaldo técnico requerido por el cartel de la Licitación. Conforme a los términos y a las

condiciones descritos en la Propuesta, AGI se comprometió a aportar la experiencia ofrecida por su subsidiaria , incluyendo el aporte de personal y los recursos técnicos y administrativos”.

Siendo esto así, ¿a cuento de que se hace aparecer ese contrato multimillonario por Servicios Técnicos (TSA), que no es otra cosa que una forma grotesca de “ordeñar financieramente” al proyecto, contribuyendo a la generación del déficit de financiamiento y haciendo así un reparto de utilidades ilegal al socio del consorcio Gestor, TBI-AGI.

7.1.3 Calificación que la Contraloría da a estos recursos.

La Contraloría General de la República, por medio de su representante el Ing. Alvaro Vargas Solís, en su comparecencia ante la Comisión Investigadora y refiriéndose al pago de US\$ 21,5 millones a TBI-AGI, Acta N° 11, página 48, a la pregunta :

- *“¿ O sea , la Contraloría afirma que son utilidades para la sociedad gestora? ,*
- *Contesta . “ SÍ, aquí dice : “... el resto sirve de base imponible para el impuesto sobre la renta, de modo que se puede considerar como las utilidades para la sociedad gestora.” “*

Esto es una interpretación absolutamente errónea de la Contraloría , pues de la lectura del modelo de proyecciones financieras modificado por el Gestor y aceptado por el CETAC, se concluye, (Ver rubro 182, “Dividends Paid”), que a lo largo de los primeros diez años , el propio Gestor establece que no va a tener dividendos , con la excepción de ciento ochenta y un mil dólares previstos para el

año 5, y ciento treinta mil dólares previstos para el año siete, sumas ridículas dentro del contexto multimillonario en dólares de este contrato.

Al efecto el propio gerente de Alterra Sr. Romeu dijo ante la Comisión Investigadora, acta N° 8 página 49 :

-“ Sé que durante los primeros diez años del funcionamiento de Alterra , los primeros ocho, diez, once años no se anticipan dividendos...”, y agrega al final de la página 49 :

-“soy consciente de ello, que no hay dividendos durante muchos años en la vida del proyecto. “

7.1.4. Servicios profesionales a precio de lujo, con costo duplicado , pues son parte del Contrato de Gestión Interesada y ahora de nuevo en el TSA.

En la actualidad, la responsabilidad directa en la gerencia, operación o ejecución del proyecto la tiene de hecho Alterra Partners de Costa Rica S. A., entidad que actúa como Gestor del Aeropuerto Juan Santamaría y no TBI-AGI quien cedió un 76.5% de sus acciones en GAI a DDAB Bechtel, convirtiéndose en un socio minoritario de Alterra y perdiendo su condición de casa matriz del líder del consorcio Gestor, GAI.

La ejecución del “Acuerdo de Servicios Técnicos, TSA”, establece que AGI brinde asesoría a Alterra (Gestor). Es decir, albarda sobre aparejo, pues como queda demostrado , tal servicio es una obligación establecida en el Contrato de Gestión Interesada.

Además, como producto de las investigaciones de la Comisión se determinó que AGI solo mantiene un representante trabajando en el proyecto, lo cual contradice las expectativas y términos del contrato.

Interrogado al respecto el señor Al Romeu, gerente general del Gestor, según consta en el acta N° 8 , página 52, a las preguntas :

- *“¿ Cuanto personal mantiene permanentemente AGI aquí en Costa Rica?”, contestó:*
- *“En Costa Rica siempre tienen un mínimo de una persona , que es un gerente de aeropuerto”*
- *“¿Quién es la persona?” , contestó*
- *“ Generalmente el señor Rodrigo Molina, como todo el mundo tiene vacaciones y salidas de vez en cuando, cuando él sale lo reemplazamos con otro.”*

Resulta elemental pensar que esos \$21,5 millones de dólares no son para remunerar la presencia del señor Molina, que por lo demás , es remunerado a través de rubros diferentes a los 75 y 88, como dejó claro la Sra. Jamieson ante la Comisión, que nos habla de los rubros 63 a 73 como los que contienen tales remuneraciones a AGI.

Ver acta N°27, página 57), donde manifiesta :

-“ Yo quería saber, si se estaban cediendo acciones, cuál era la presencia real de AGI y TBI en este proyecto. Al leer el contrato , el TSA- el Acuerdo de Servicios Técnicos- es justamente , una asesoría técnica prestada por GAI,. En la cual ellos brindan servicios de asesoría técnica: análisis de costos.”. La presidencia le dice:

- *“ Eso está pagado con los rubros 66 a 73, o por ahí”.* Y la Sra Jamieson contesta:
- *“Sí, exactamente. Está pagado por otro lado”.*

7.1.5 Se trata realmente de comisiones de difícil justificación o bien directamente relacionadas con la transacción accionaria entre TBI-AGI y DDAB (Bechtel).

De conformidad con el resultado de la investigación realizada, la Comisión Investigadora determinó que los recursos que transfiere Alterra a AGI a raíz del Acuerdo de Servicios Técnicos y de los pagos por los rubros 75 y 88, no son para cancelar las remuneraciones al representante de AGI, sino que más bien corresponden a comisiones a los socios de TBI-AGI.

Sospechosamente surge este rubro en el nuevo modelo financiero modificado por el Gestor, justo después del traspaso de acciones que realiza TBI-AGI a favor de DDAB, SRL (Bechtel).

Esto es una irregularidad e ilegalidad, ya que estos compromisos no forman parte del contrato de Gestión Interesada y sobrecargan de gastos, no incluidos en el contrato, los resultados financieros del mismo, contribuyendo a generar entre otras cosas, el susodicho déficit de financiamiento, que motivó el “generoso” préstamo de \$12,4 millones de dólares que el Gobierno de la República le otorga al Gestor.

Al respecto la Sra. Jamieson, en el acta N° 27, página 55, a la pregunta :

-“¿Cuál es el efecto de esos pagos en el comportamiento financiero del proyecto.

De los pagos 75 y 88 ? , contestó :

- *“ Por tratarse de gastos del Gestor, se minimiza o reduce el monto de ingresos disponibles para reinversión. Esto se presta para la creación del déficit de financiamiento.*

7.1.6 Comisiones pagadas parcialmente con recursos públicos.

Se trata de recursos públicos, tal como lo admite el representante de la

Contraloría Lic. Allan Ugalde Rojas, ante la Comisión Investigadora, (ver acta N° 11, página 54), quien, ante la pregunta :

-“..hubiera correspondido que entrara en la caja de CETAC, en estos meses **¿Son fondos públicos?**”, contesta :

-“ **Sí, porque pertenecen al 35,2% que a él le corresponde** “.

Y la suma la determina la propia Contraloría , que reconoce, por boca del Lic. Ugalde Rojas , (Ver Acta N°11, página 55), lo siguiente :

-“ **Si usted suma esos mismos dos rubros para los tres primeros años, eso le da cerca de dos millones doscientos y algo mil**” . (Dólares).

Esto evidentemente es algo ilegal, e impropio que la Administración pública admita que con recursos públicos se está pagando una comisión ilegítima a uno de los socios del Gestor del Contrato del aeropuerto.

7.1.7 Responsabilidad del CETAC.

Corresponde al CETAC, órgano gubernamental responsable del contrato con Alterra, determinar las fuentes que utiliza el Gestor para transferir anualmente importantes sumas de los ingresos del Aeropuerto para pagar comisiones a los socios de TBI-AGI.

Y lo que es más importante verificar y actuar con la rigurosidad que este caso amerita a fin de determinar y si fuera del caso impedir , que el Gestor Alterra utilice los recursos prestados por el CETAC (\$12.4 millones), para cubrir parte de dichas erogaciones.

7.1.8 Más prueba confesional.

Jill Jamieson afirma entre otras cosas, (ver Acta N°10 de la Comisión de Gasto Público, páginas 28, 29 , 30) , que estos recursos del Estado están pagando parte de la comisión de \$ 21.5 millones de dólares a TBI-AGI. Igualmente afirma **que en el modelo financiero del contrato esa comisión no constaba.**

La señora Jamieson a las preguntas :

- “ *¿Están incorporados en el modelo del contrato como gastos propios del proyecto , los pagos anuales que se consignan a favor de TBI-AGI....?* ”
- Contestó : “ NO “.
- *¿Corresponden esos montos a las líneas denominadas : “N° 75”, (en los estados financieros que usted me entregó), que se llama “Technical Service Agreement Fee with Operator” , y además a la línea N° 88 que se denomina “Performance TSA Fee.015?*
- Contestó : “Sí. Igualmente sí encontramos esto, no estaba en el contrato.”
- “*¿ Contribuye este pago a favor de TBI-AGI , a la generación del déficit de financiamiento alegado por el Gestor? “*
- Contestó : “Sí “.
- *¿ Van a contribuir los fondos que el CETAC le está prestando al Gestor, por \$12.4 millones. Es decir, los fondos que el Estado costarricense está poniendo a disposición del Gestor, durante los próximos años ,para la cancelación anual a TBI/AGI, de los montos anteriormente referidos.....?*
- Contestó : “Parcialmente sí”.
- *¿ Contemplaba la oferta original del Gestor la realización de ese pago?*
- Contestó : “NO”

Igualmente manifiesta en el Acta N° 27, de la Comisión Investigadora del Aeropuerto, en relación con estas comisiones:

En la página 51 , dice :

-“ En la revisión que hice de este asunto, posterior a la decisión de los \$12,4 millones de dólares, yo llamé la atención al Gobierno sobre este asunto, porque tuve la oportunidad de estudiar, con detenimiento, el contrato TSA entre ALTERRA Y Gai y encontré que, en efecto, estos pagos no corresponde remunerarlos como servicios, ya que todos los servicios están remunerados en costos “.

En la página 60, acta N° 27:

-“A mi parecer , deben revisarlo, porque – en ese momento- todavía yo no tenía la información sobre esos dos pagos que si tuve en noviembre. Yo pensaba que era una remuneración para un servicio. Al analizar el acuerdo técnico “Services Agreement” ví que no era, exactamente así. Entonces tendría que recalcularlo poniendo como un cero allá, para recalcular el déficit. Va a ser menor, en vez de 7,5 digamos que sería 5 millones de dólares.”

En la página Página 56 del acta 27 :

- *“ Decía que me sorprende escuchar que alguien diga que el Contrato indica que Alterra o la sociedad Gestora, tengan que contratar a una empresa operadora del Aeropuerto, porque el Contrato y el cartel establecen que la sociedad gestora debe contar, entre sus accionistas, con una empresa operadora del Aeropuerto. De modo que no se obliga a concretar esta relación entre la sociedad gestora y la empresa operadora mediante un subcontrato.”*
- *“ En ese sentido, el tener que pagarles para responder, sencillamente me parece extraño.*

- *“ No veo como un buen argumento ,decir que ellos tienen que pagar a GAI para hacer lo que están obligados a hacer, contractualmente, mediante la Gestión Interesada.*

En la página 57:

- *“ Yo quería saber si se estaban cediendo acciones, cuál era la presencia real de AGI y TBI en este proyecto. Al leer el contrato , el TSA, el acuerdo de servicios técnicos es justamente una asesoría técnica prestada por GAI, en la cual ellos brindan servicios de asesoría técnica, análisis de costos.”*
- Al comentario del diputado presidente :
- *“ Eso está pagado con los rubros 66 al 73 o por ahí.”*, la Sra Jamieson contestó :
- *“Sí, exactamente. Está pagado por otro lado.”*

En la página 58, ante la afirmación de la presidencia de la Comisión :

- *“Deduzco de lo que dice, que usted no encuentra explicación racional a los rubros 75 y 88”, contesta :*
- *“ En este momento no. Por eso es que en mi informe final intenté señalar al CETAC la prudencia de revisar esto,..”*

En página 59, a la pregunta :

- *¿” No será esa una manera de ordeñar el contrato?”, contestó:*
- *“Lo que puedo decir es que es algo curioso; es algo que merece el escrutinio, una revisión seria y ojalá que el Consejo lo haga. O que lo haga la Contraloría General de la República”.*

8.-COBROS POR TRABAJOS NO REALIZADOS.

El CETAC tomó la decisión de eliminar obras de mantenimiento previstas en el Plan Maestro cuyo valor se estimó en el cartel en la suma de \$591.309,= (Quinientos noventa y un mil trescientos nueve dólares. Es improcedente que el Gestor cobre sobre un proyecto que no se va a ejecutar.

El CETAC deberá impedir tal pago.

9.- PROBLEMAS ENFRENTADOS POR EL ORGANO FISCALIZADOR.

9.1 Razón de ser del Organo Fiscalizador.

El Organo Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Juan Santamaría fue creado por medio de decreto No. 29455-MOPT del 30 de abril de 2001.

El artículo 2º del citado decreto establece que el Organo Fiscalizador es una Unidad Asesora Permanente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). El Art. 4 establece que el OFGI fungirá como un “órgano asesor del CETAC para verificar el cumplimiento de las obligaciones de las partes derivadas del Contrato de Gestión Interesada”.

El Contrato de Gestión Interesada suscrito por las partes el 18 de octubre de 2000 en su Artículo 1, establece que el CETAC es la contraparte del Gestor en este

Contrato y podrá actuar directamente o a través de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) o del Organo Fiscalizador, cada uno dentro del ámbito de sus competencias. Las actuaciones que la DGAC y el Organo Fiscalizador realicen de conformidad con este Contrato serán imputables al CETAC.

De la normativa anterior puede concluirse que el órgano responsable de la supervisión de la ejecución de las actuaciones del Gestor para el cumplimiento del Contrato es el CETAC en tanto que corresponde al OFGI vigilar o fiscalizar que el CETAC y Alterra cumplan con lo que a cada uno le corresponde según los términos del Contrato.

9.2 Incongruencias en la concepción del OFGI.

Sin embargo el hecho de que el OFGI esté subordinado al CETAC, ya que el Inspector General es nombrado por este órgano y el hecho de que el OFGI actúe como un ente “asesor” del CETAC desvirtúa y contradice sus funciones e independencia para el cumplimiento de su tarea de fiscalización.

Es a todas luces improcedente que un Organo Fiscalizador sea una dependencia de otro al que tiene que fiscalizar. Esto es totalmente incongruente. Haciendo una comparación hipotética lo indicado corresponde a una situación donde la Contraloría dependa del MOPT y a la vez actúe en forma objetiva e independiente como un ente fiscalizador de las actuaciones de ese Ministerio.

En la actualidad existe una subordinación y dominio del órgano fiscalizado, o sea del CETAC, sobre el órgano Fiscalizador, lo cual le impide a todas luces su actuación independiente, sana y objetiva. Esto facilita que el Gestor se salte el canal de comunicación con el OFGI y gestione asuntos directamente y a su antojo ante el CETAC, que así lo propicia y lo permite.

9.3. La Administración Superior ignora al OFGI.

En el Informe Final de la MSc. Jamieson ya citado, así como a resultas de sus manifestaciones en la Comisión Investigadora, quedó claro que el CETAC estableció relaciones directas con Alterra y tomó decisiones para favorecer al Gestor sin tomar en cuenta el criterio técnico del Órgano Fiscalizador y lo que es más grave obviando las recomendaciones de éste.

Esta situación explica que Alterra también se haya saltado los canales formales de comunicación que el contrato establece, abriendo relaciones directas con el CETAC, el Ministro o el mismo Presidente de la República, para que le resolvieran asuntos en beneficio de la empresa y contrarios a los términos del contrato y a los intereses de todos los costarricenses. (v.g. el préstamo de \$12.4 millones de dólares de recursos del CETAC a Alterra y la aprobación de un presupuesto inflado en cerca de \$6.7 millones para la reparación de la pista 07-25, que presentó Alterra dejando de lado el costo de la obra según la oferta y la recomendación de la Comisión Ad-hoc).

Informa la Srta. Jamieson en su Informe, pág. 6 :

- “ ... el expediente administrativo demuestra que dichos canales de comunicaciones no han sido respetados desde la orden de inicio del Contrato”. En la pág. 7 manifiesta :
- -“ La utilización por parte del Gestor de canales de comunicación diferentes a los establecidos en el Contrato, conduce a eliminar o condicionar la fiscalización técnica y transparente del proyecto, dificultando las labores del Organo Fiscalizador”.

Agrega la Inspectora General en la página 8 :

-“... esta situación se ve agravada por la tendencia del Gestor de recurrir a canales al margen del Organo Fiscalizador para negociar aspectos relacionados con el Contrato. ... pone al Organo Fiscalizador en una posición constreñida y comprometida ante el CETAC, su superior jerárquico, especialmente cuando se trata de decisiones que a juicio del Organo Fiscalizador, no son consistentes con los términos contractuales”.

9.4 Otras debilidades estructurales del OFGI.

Debe mencionarse las debilidades mostradas en cuanto al nombramiento de personas sin suficiente experiencia en materia especialmente técnica y de construcciones, lo que limita seriamente la capacidad de fiscalización del OFGI en estas áreas que son de enorme importancia para la modernización del aeropuerto.

Consta en las actas de la Comisión, en particular la No. 16, el caso de la Arquitecta Tatiana Rodríguez, hija de un Director del CETAC quien desde enero de

2002 a raíz del fallecimiento del Inspector Técnico de Obras, quien nunca ejerció su función por problemas de salud, funge en la práctica como Inspectora de Obras. Esto siendo una persona que se graduó de Arquitecta en 1999 y quien desde el año 2000 labora en el CETAC, no teniendo una formación profesional atinente al cargo -requisito básico es ser ingeniero civil- y por otra parte sin la experiencia necesaria, ya que según el decreto de creación del OFGI el Inspector Técnico de Obras debe tener al menos cinco años de experiencia en la construcción aeroportuaria.

También producto de la comparecencia de la Lic. Fabiana Gutiérrez, según consta en Acta No. 16, se demostró un conflicto de intereses en el desempeño de sus funciones ya que manifestó que es Asesora Legal del OFGI y que por otra parte ha actuado como Asesora Legal del CETAC. Como manifestaron los Diputados *“tiene dos sombreros”*, existiendo una contradicción ya que es funcionaria del OFGI y por tanto su función corresponde a la fiscalización del cumplimiento del contrato por parte del CETAC y de Alterra en los aspectos jurídicos correspondientes, lo cual la inhibe de “asesorar” a un órgano al cual le corresponde fiscalizar. Sin duda esto es otra anomalía que debe investigarse y ser analizada por el CETAC donde deben tomarse las medidas correctivas correspondientes.

Esto permite concluir que algunos funcionarios que ocupan altos cargos en el OFGI no reúnen los requisitos exigidos y no tienen la experiencia para el cumplimiento de sus responsabilidades, lo cual es un asunto que debe analizar el CETAC para tomar las medidas y hacer las correcciones del caso con el propósito

de fortalecer al OFGI con personal idóneo que le permita cumplir en forma óptima con sus importantes funciones.

10.- INFLUENCIA E INJERENCIA POLÍTICAS.

Al revisar las principales irregularidades encontradas en la ejecución del Contrato de Gestión Interesada, llamó la atención que los canales de comunicación entre el Gestor y el Gobierno, establecidos en el contrato, fueran sistemáticamente evadidos, dándose la participación de figuras políticas del máximo nivel que no deben intervenir en el proceso de ejecución del Contrato, y que se demostró en ésta comisión investigadora, que interfirieron en el cumplimiento de las condiciones pactadas en el contrato.

Se debe desatacar en éste apartado la participación del Señor Presidente de la República, Miguel Ángel Rodríguez, y de su hijo Andrés Rodríguez, en la negociación que arrojó como resultado el entendimiento para prestar a un plazo de 8 años \$12,4 millones de dólares de los ingresos que le corresponden al CETAC en los primeros tres años de ejecución del contrato, así como la participación del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Carlos Castro en la negociación de la TIA.

En ambos casos, como ya se ha demostrado en los apartados correspondientes, la influencia política arrojó como resultado condiciones altamente favorables para el Gestor, en detrimento del interés público.

En el caso del Señor Presidente de la República, Miguel Ángel Rodríguez, ha quedado demostrado que en las negociaciones entre el Gestor y el IFC para lograr los créditos necesarios para la ejecución de las obras del aeropuerto, participó y negoció directamente con el señor Bechtel, diferir \$12,4 millones de dólares de los ingresos del CETAC a favor del Gestor.

Además el Viceministro de Transportes señor Feinzaig propició de forma unilateral el reconocimiento de gastos de desarrollo adicionales por \$15,1 millones de dólares así como aumentos generales en los presupuestos de las obras, por encima de los montos presupuestados en la oferta original del Gestor. Todos estos costos adicionales implicarán un aumento en las tarifas que deban pagar los usuarios del aeropuerto a partir del próximo reajuste de tarifas, pues el contrato lo contempla de esa manera en su apéndice H.

En cuanto al Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Carlos Castro, aún cuando el mismo minimizó su participación en el proceso de ejecución del Contrato de Gestión interesada, (Ver acta 22 de ésta comisión investigadora) , ha quedado demostrado con pruebas documentales y declaraciones en la Comisión, que su injerencia ha sido directa. En ciertos casos en contra de las potestades de entes involucrados en el proceso de la Gestión Interesada, como el caso del OFGI.

De esta forma negoció la TIA por un monto de \$4,60 dólares, muy por encima del valor máximo recomendado por el OFGI que es de \$1,30. A la fecha de este informe aún no sabemos que es lo definitivamente actuado por el CETAC sobre este importante tema.

De igual forma, “solicitó” a los miembros del OFGI que no declararan en la fecha que se les citó a ésta Comisión investigadora, lo cual implica una intromisión grave en el desarrollo de la investigación que llevaba adelante esta comisión, según consta en el acta 25 de ésta comisión investigadora. (Ver anexo 9).

11.- EVASIÓN DE CONTROLES MIGRATORIOS

El día 26 de Febrero al ser las once cincuenta y cinco horas, el dueño de la empresa Bechtel, el señor Riley Bechtel, y su esposa, Susan Bechtel, salieron del país sin hacer los trámites de Migración y Aduanas que fijan las leyes.

Ambos abordaron un avión privado a las 11:55 p. m. del martes sin reportarse con funcionarios oficiales, lo cual viola la ley.

Ingresaron por un portón de los que utiliza la empresa Bechtel y se dirigieron directamente al avión.

Este acto es totalmente violatorio de nuestro sistema jurídico y de nuestra soberanía como República, por lo cual debe de llevarse a cabo la investigación por los canales judiciales competentes y sentar las responsabilidades del caso.

Todo ello fue debidamente comprobado ante la Comisión por la declaración del jefe de Migración del Aeropuerto, señor Meseguer. (Ver acta N° 17)

Este acto implica una violación contractual según quedó detallado en el acta N° 27, página 114, de la Comisión, donde la Sra. Jamieson, ante la pregunta :

- *“¿Eso que hizo el señor Bechtel no viola las cláusulas contractuales?”*, contestó:

- *“Sí, definitivamente hay cláusulas contractuales que hablan de prohibiciones, la 4.15, por ejemplo. Se han violado las disposiciones con respecto a servicios retenidos por el Estado, por ejemplo migración..”*

V. CONCLUSIONES

La Comisión ha analizado detalladamente la documentación que consta en el expediente y los resultados de las comparecencias como producto del trabajo de investigación llevado a cabo . El trabajo se ha concentrado en los aspectos relativos al proceso de ejecución de obras y servicios del Aeropuerto Juan Santamaría de conformidad con los términos del Contrato de Gestión Interesada (CGI).

De conformidad con ello hemos llegado a las siguientes conclusiones:

1.- Es inconveniente y desproporcionado que mediante su injerencia en el proceso de ejecución del Contrato, el Presidente de la República, Dr. Miguel Angel Rodríguez, haya acordado con el dueño de Bechtel Enterprises señor Riley Bechtel, un préstamo del Estado a Alterra por \$12,4 millones de dólares de los ingresos correspondientes al CETAC , para resolver un problema de aumento de costos en el proyecto, exclusivamente atribuibles al Gestor.

La intervención del Presidente representa ceder ante la amenaza del Gestor de “dejar el proyecto abandonado” y por otra parte, violentar las normas existentes, dado que no le correspondía al Presidente resolver este asunto sino al CETAC, órgano responsable de velar por la ejecución del Contrato.

Resulta particularmente grave esta actuación, dado que la razón de ser del contrato de Gestión interesada(CGI), estriba en que el Estado , por carecer de recursos, cede su actuación administrativa en el Aeropuerto al empresario privado, en el entendido de que éste va a aportar los recursos necesarios para

modernizar y administrar el aeropuerto . Por tanto el hecho de que el Estado preste recursos al Gestor , viola el contrato .

Resulta asimismo grave, dado que , tal como ha quedado demostrado con las declaraciones de los comparecientes, particularmente de la Sra. Jamieson, se violentó el criterio técnico. Este había definido que aún cuando conceptualmente no estaba de acuerdo con ese préstamo, pues el déficit de financiamiento alegado por el Gestor, contractualmente no existe, haciendo un esfuerzo para colaborar con el Gestor se podría haber llegado a un máximo de \$7, 5 millones de dólares y nunca a \$12, 4 millones de dólares .

Esto fue debidamente advertido a las autoridades superiores del Gobierno, incluido el Presidente Rodríguez, que no atendieron lo indicado por los técnicos, lo cual resulta altamente preocupante.

Hubo grandes presiones sobre la fiscal General del Contrato Sra. Jamieson, ejercidas desde el Viceministro de Obras Públicas Feinzaig, pasando por el Ministro Carlos Castro , hasta el Presidente Rodríguez, para que el Organo Fiscalizador accediera a las pretensiones de las altas autoridades del Gobierno . Esto incluso produjo una primera renuncia de la Sra. Jamieson debido a que encontró impropias las pretensiones de los jerarcas.

Incluso, en su última declaración ante la Comisión , la Sra Jamieson bajó la cifra que podría resultar admisible, a “unos \$5 millones de dólares”, en vez de los \$7,5 millones de dólares , a la luz del análisis realizado del llamado acuerdo TSA entre Alterra y el socio TBI-AGI. Tal reducción en virtud de que TBI-AGI recibirá \$21,5 millones de dólares que le pagará Alterra, contribuyendo con eso al desfinanciamiento del proyecto. Agravado esto por el hecho de que no hay justificación apropiada para ese pago, según se deduce del texto del contrato de

Gestión Interesada (CGI) y del estudio del Acuerdo TSA. Todo esto fue confirmado por la Sra. Jamieson en sus declaraciones bajo juramento.

2.- Es violatorio de la normativa vigente el hecho de que el Presidente del CETAC, Viceministro Eliécer Feinzaig, durante una reunión sostenida en Washington en las oficinas de IFC/Banco Mundial, comprometiera los intereses del país suscribiendo un documento de compromiso titulado “Memorandum de Entendimiento”, sin estar debidamente autorizado para ello . Este acto implica comprometer el retraso de la percepción de ingresos que corresponden al CETAC hasta por la suma de \$13.7 millones de dólares durante los primeros 3 años de ejecución del contrato.

Además aceptara un aumento desde \$3.5 a \$18,6 millones de dólares en gastos de desarrollo, a favor del Gestor, para ser pasados a tarifas. La Contraloría General de la República manifestó en su comparecencia ante la Comisión que no está de acuerdo con esto.

El Viceministro Feinzaig suscribió ese documento como máxima autoridad del Gobierno de Costa Rica en representación del CETAC, sin que éste órgano colegiado hubiera previamente aprobado, como es lo obligado, de conformidad con la legislación vigente, los compromisos que el Viceministro asumió en Washington, ni lo hubiese autorizado para ir a comprometer al Estado en los términos en que lo hizo.

3.- El Gestor con la complicidad de la Administración, violentó los canales de comunicación entre Gestor-OFGI-CETAC, lo que constituye incumplimiento de la cláusula 13.3 del contrato. Este incumplimiento se ha presentado por ejemplo en las negociaciones de la Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias (TIA), las

negociaciones para diferir ingresos del CETAC y otorgar el consiguiente préstamo a favor del Gestor por \$12.4 millones de dólares, la contratación de las obras de la pista principal y otros.

4.- La reducción del 76,5% en la participación accionaria de la empresa matriz TBI-AGI en su subsidiaria GAI, empresa líder del consorcio gestor, tuvo como consecuencia que el total de acciones en manos de TBI-AGI en el capital del consorcio gestor bajara a 9,9875%. Con ello se incumple la cláusula 26.2 del contrato de gestión interesada, que establece la prohibición de que dicha participación sea menor del 10%.

5.- Los traspasos de acciones realizados, sin atender a los procedimientos contractuales, han debilitado seriamente la capacidad del Gestor de cumplir con sus responsabilidades de ejecutar el contrato.

AGI resultó la ganadora del proceso de adjudicación del Contrato de Gestión Interesada tomando en cuenta entre otros factores su experiencia y reputación en la administración de aeropuertos en diferentes países. En la actualidad el Gestor es ALTERRA, empresa que no tiene experiencia en esta materia, la cual es subsidiaria de BECHTEL, quien tampoco goza de experiencia en este campo ya que su fortaleza es la construcción de obras civiles.

6.- Los recursos técnicos y humanos de GAI han sido insuficientes para cumplir sus obligaciones, produciéndose incumplimiento de la cláusula 2.3 del contrato TSA.

7.- El pago de comisiones por parte de Alterra a TBI-AGI, sus socios accionistas, que obedecen a una deuda reputada como “honorarios” por \$21,57 millones de dólares , que consigna Alterra en sus estados financieros como pendiente con TBI-AGI, se financia parcialmente en \$2,2 millones según afirma la Contraloría General de la República , con parte del préstamo del Cetac a Alterra, de \$12,4 millones de ingresos diferidos. Tales comisiones no están contempladas contractualmente . Esto viola la cláusula 10.1 del contrato, referente a la obligación del Gestor de asumir las responsabilidades, directa o indirectamente, por las deudas incurridas, de lo cual, bajo ninguna circunstancia, el CETAC será responsable. Además de ser violatorio de las disposiciones legales vigentes pues es un pago que se hace con recursos públicos.

8. El Gestor incumple la cláusula 13.6 del contrato pues no entregó certificación con los montos exactos de inversión en el proyecto.

9. El Gestor provoca aumentos en los costos del proyecto y reacciona presionando a la administración para que le otorgue un préstamo difiriéndole la obligación de trasladar ingresos al CETAC. Esta actitud responde a un acto de incumplimiento contractual, al no aportar el Gestor los recursos adicionales de capital fresco para enfrentar el aumento de los costos, según lo obliga las cláusulas 10.5, 10.6 y 10.7 del CGI.

10. El Gestor no ha logrado reducciones en costos de operación según se comprometió en la oferta presentada y en el contrato. Al contrario ha aumentado los costos de operación y mantenimiento en más de \$47 millones de dólares.

11. Se ha dado un aumento de gastos de desarrollo y financiamiento de \$3,5 millones a \$18,6 millones (\$15 millones de dólares más), que el Gestor tiene programado transferir a tarifas, conforme con los compromisos firmados por el Viceministro señor Feinzaig. Y según lo manifiesta el gerente general de Alterra señor Romeu bajo juramento.
12. Hay un aumento en el costo de ejecución de las obras contempladas en el Contrato de construcción de obras con Bechtel-EDICA durante los 3 primeros años, por \$22.8 millones de dólares, sin la debida justificación contractual y sin respetar los precios tope establecidos en la oferta y en el CGI.
13. El Gestor está cobrando una tarifa de áreas públicas superior a la autorizada por CETAC, basándose en una interpretación unilateral sobre la metodología del cobro tarifario por doceavos, a contrapelo del compromiso del cartel, oferta y contrato de gestión interesada (CGI).
14. Hubo un acuerdo del Ministro de Obras Públicas, Licenciado Carlos Castro con las Aerolíneas y el Gestor para fijar una Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias de \$4.6 por pasajero, lo cual se contrapone al criterio técnico del OFGI que había recomendado \$1.23 dólares por pasajero (\$1.3 como máximo) . Este procedimiento, combinado con la pretensión de modificación de la metodología de cobro tarifario (tema doceavos), significaría un aumento de ingresos del Gestor de unos \$160 millones de dólares en 20 años. La actuación del Ministro es improcedente ya que comprometió a la

Administración con una tarifa que él no puede aprobar ya que corresponde a las responsabilidades del CETAC.

15. El Organo Fiscalizador no tuvo acceso oportuno a la información necesaria para verificar la facturación y cobros relacionados con depósitos de dinero y distribuciones mensuales que debe suministrar el Gestor.
16. El CETAC asigna funciones de naturaleza administrativa al Organo Fiscalizador que no están contempladas en el contrato de Gestión, al instruirlo para que inicie procedimientos administrativos de cobro a permisionarios y otras gestiones y labores de tipo ejecutivo, cuando esto es responsabilidad propia y exclusiva del CETAC.
17. El Gestor no ha cumplido con la obligación de mantener inventario y registro de equipo nuevo y existente, violándose la cláusula 5.4.1 del contrato.
18. Es improcedente que el Gestor exija al CETAC asumir el costo del cambio del sistema de equipaje, por ser esa su obligación, de conformidad con la cláusula 5.2.1 del contrato.
19. El Gestor suspendió la prestación de servicios de operación y mantenimiento del Salón Diplomático del Aeropuerto.
20. El Gestor no ha cumplido con el anteproyecto Conceptual y Plan de Ejecución de Obras. El anteproyecto carece de un plan de ejecución para cada obra lo

cual es obligación del contrato según lo contenido en el Apéndice E, secciones 2.3.2 y 2.3.3.

21. El Gestor ha presentado algunos planes de ejecución habiendo solicitado otorgamiento de orden de inicio, pero en algunos casos ha iniciado obras sin autorización de la Administración, lo cual es violatorio del contrato.
22. El Organo Fiscalizador no ha recomendado aprobación de un cronograma de obras propuesto por el Gestor debido a que éste aumenta los plazos de varias obras: Rehabilitación pista 07-25; Calle rodaje Delta y Bahía de espera. En este sentido, es necesario señalar que el contrato no contempla instancias para renegociar cronograma de obras.
23. El Gestor y Bechtel-Edica acordaron un cronograma de pagos con "precios suma alzada" que contradice lo ofrecido en la Oferta presentada en el proceso de licitación, incumpléndose la cláusula 16.1.6 del contrato.
24. El CETAC aprobó el proyecto definitivo de la rehabilitación de la pista y su presupuesto sin que el Organo Fiscalizador concluyera su análisis. Se aprobó el presupuesto presentado por el Gestor que es superior en \$6.7 millones al presupuesto elaborado por la Comisión Ad-hoc constituída por el CETAC con fundamento en los precios ofertados.

25. Se redujo la calidad de la mezcla asfáltica tipo AC-40 por AC-30 (de menor costo) y el presupuesto de la pista 07-25 no presenta ninguna reducción por tal concepto como es elemental esperar que se produzca.
26. El CETAC tomó la decisión de eliminar obras de mantenimiento previstas en el Plan Maestro por lo que es improcedente que el Gestor cobre \$591.309, = dólares de un proyecto que no se va a ejecutar.
27. El Gestor presentó un precio de suma alzada correspondiente al costo de los puentes o mangas de abordaje por \$902.082, = dólares, en tanto que el precio tope de la oferta es por \$502.071,= dólares. El OFGI obtuvo una cotización de la empresa fabricante por un monto de \$450.000,= dólares para cada puente, lo que significa que el Gestor está cobrando un sobreprecio de \$3.7 millones por las ocho (8) mangas de abordaje.
28. El Organo Fiscalizador (OFGI) presenta problemas desde su génesis en la medida en que se conceptualiza como un “órgano fiscalizador del contrato” y contrariamente a esto, desde el punto de vista legal, el decreto que lo crea lo convierte en un “asesor” del CETAC , dependencia administrativa que es una de las partes en el CGI , es decir es uno de los entes a ser fiscalizado en sus actuaciones relativas al CGI. Esto le resta independencia y objetividad en el cumplimiento de sus funciones de control y fiscalización de las actividades del Gestor y del CETAC en la ejecución del Contrato de Gestión Interesada, (CGI).

29. El OFGI es un ente con serias debilidades en materia de dotación de recursos humanos calificados. Así, una posición tan importante como la del Inspector Técnico de Obras nunca cumplió su función, pues la persona nombrada estuvo incapacitado desde el inicio de su contratación, y falleció. La posición la ha desempeñado una funcionaria sin experiencia, de profesión Arquitecta, cuando lo necesario es que sea Ingeniero Civil. Por otra parte es hija de un Director del CETAC, nombrada en ese cargo tiempo después de que su padre asumió la posición como miembro del CETAC.
30. La Licenciada Fabiana Gutiérrez manifestó durante su comparecencia que es Asesor Legal del OFGI y que por otra parte ha fungido como Asesora del CETAC. Esto demuestra un conflicto en el desempeño de las funciones de esta funcionaria ya que asesorar al CETAC (superior jerárquico funcional) le impide cumplir con sus funciones de fiscalización legal de la ejecución del contrato. No se puede ser juez y parte. No se puede ser asesor del Organo Fiscalizador y a la vez actuar como asesor del fiscalizado.
31. El Viceministro Feinzaig durante su comparecencia (Acta 26 del 14-03-02) entró en contradicción cuando manifestó que no había mantenido relaciones sobre asuntos del contrato con el señor Andrés Rodríguez, Asesor e hijo del señor Presidente de la República. Esto se desmiente en e-mails donde consta que si hubo relación por escrito entre ambos sobre el tema del CGI. Como muestra hay un e-mail que envía el Licenciado Feinzaig al señor Andrés Rodríguez sobre asuntos del proceso de ejecución del contrato con motivo del problema de aumentos de costos del contrato y el “déficit de financiamiento”, que motivó finalmente el acuerdo para el préstamo de \$12,4

millones de dólares a favor del Gestor. (Ver Acta No. 24 del 14-03-02). (Ver anexo No. 11)

32. Es un acto violatorio de la soberanía nacional el hecho de que el dueño de la empresa Bechtel Enterprises, señor Riley Bechtel, último tenedor de más de un 85 % de las acciones de la sociedad gestora , y su esposa, Susan Bechtel, salieran del país sin cumplir con los trámites de Migración y Aduanas. Esto constituye una flagrante violación a las leyes costarricenses e incluso viola el CGI. Las Autoridades tienen la obligación de proceder en consecuencia . La Comisión Investigadora siente que este acto del Sr.Bechteler es consecuencia de las excesivas facilidades y complacencia de las altas autoridades políticas del país con el señor Bechtel, que a raíz de eso acabó sintiéndose el dueño absoluto del territorio aeroportuario del aeródromo Santamaría.

33.- Es inaceptable la intromisión de que ha sido objeto este Primer Poder de la República, con los actos intimidatorios cometidos incluso por miembros del Poder Ejecutivo en contra de testigos de esta investigación. Aunado a estos graves hechos, es también intolerable que sea un Ministro de Estado quien pretenda impedir, o decidir cuándo y bajo cuáles circunstancias debe comparecer un testigo ante una instancia legislativa. Repudiamos estos actos que buscan limitar el ejercicio de las atribuciones constitucionales que nos corresponden como Diputados, y reafirmamos la responsabilidad que nos corresponde en la fiscalización del ejercicio del Poder Público.

34.-Por estas importantes consideraciones debe revisarse el decreto de creación del OFGI a efecto de que este órgano dependa directamente de la Contraloría General de la República lo que le dará objetividad e independencia para cumplir con su tarea básica de fiscalizar que las actuaciones del CETAC y de Alterra sean concordantes con los términos del Contrato de Gestión Interesada.

VI RECOMENDACIONES

Después de analizadas las conclusiones, los suscritos hemos considerado pertinente realizar las siguientes recomendaciones:

1. Solicitar a la Contraloría General de la República su intervención inmediata para determinar la gravedad de los incumplimientos del contrato que hemos señalado. Esta acción debe llevarla a cabo el Organo Contralor de forma inmediata dentro de las labores que actualmente está realizando en relación con el Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Santamaría, algunas de las cuales obedecen a solicitudes de esta Comisión Investigadora hechas a la Contraloría desde hace ya algunas semanas.
2. Solicitar al Ministro de Obras Públicas y Transportes que en forma urgente y a más tardar un mes después de la presentación del presente Informe, se proceda a contratar los servicios de una firma de auditoría por concurso público para que investigue y determine los montos por concepto de recursos invertidos por el Gestor en Obras del Aeropuerto, ingresos percibidos y gastos realizados por el CETAC, el Gestor y el Organo Fiscalizador.
3. Se debe nombrar un Organo Interventor del CETAC a más tardar dos meses después de la presentación de este Informe, a efecto de analizar todas las irregularidades que se han encontrado en el proceso de ejecución del Contrato de Gestión Interesada, las cuales no son otra cosa que acciones de la Administración que en forma deliberada favorecen al Gestor en detrimento del Estado y del interés público, a saber :

- Préstamo del CETAC al Gestor hasta por \$12.4 millones de dólares.
- Uso de recursos públicos para el pago de comisiones a empresas socias del Gestor . (TBI-AGI)
- Aumentos en gastos de operación y mantenimiento por más de \$47 millones de dólares.
- Aumento de gastos de desarrollo por más de \$15 millones de dólares.
- Modificación de la metodología para el cobro de tarifas por uso de instalaciones.(Doceavos).
- Otorgamiento de una tarifa de instalaciones aeroportuarias TIA, de \$4.6 .
- Aumento en el costo de las obras de la pista 07-25 , por \$6,7 millones de dólares.
- Aumento en costo de obras según Contrato con la constructora Bechtel-Edica durante los primeros 3 años, por \$22.9 millones de dólares.
- Sobreprecio de los 8 puentes o mangas de abordaje a favor del Gestor por \$3.7 millones de dólares.
- Cobro improcedente del Gestor por \$591.309,= dólares por obras de mantenimiento definidas en el Plan Maestro, pero cuya ejecución se eliminó.

Los resultados de esta intervención deben permitir determinar quienes son los responsables de estos actos irregulares, levantar los respectivos expedientes administrativos y llevar ante el Ministerio Público aquellos casos que presuman la configuración de delitos que deban ser vistos en los Tribunales de Justicia.

4. Proponer al Ministro de Obras Públicas y Transportes que de inmediato a la presentación del presente informe, se modifique al Decreto 29455-MOPT y se corrija el Artículo 2 para que se determine que el Organo Fiscalizador ejercerá su función de fiscalización y control de la ejecución del Contrato de Gestión Interesada con total independencia y objetividad para lo cual será un órgano adscrito a la Contraloría General de la República.

Igualmente se deberá **modificar el decreto. 29454 MOPT** que vino a sembrar dudas sobre la metodología de cobro de tarifas que ha planteado el problema aquí debidamente explicado de “los doceavos”. Esto pues las interpretaciones realizadas a raíz de ese decreto, entran en conflicto con lo que dice el cartel de licitación y el Contrato de Gestión Interesada, en relación con la metodología de cobro de tarifas y el monto de las mismas, lo que vicia de nulidad ese decreto que vino a favorecer los intereses del Gestor en contra del interés público.

5. El Ministro de Obras Públicas y el Ministro de Seguridad deben solicitar al Ministerio Público se investiguen los hechos acaecidos con motivo de la salida del país del señor Riley Bechtel, y su esposa, Susan Bechtel, sin hacer los trámites de Migración y Aduanas, para determinar si existe fundamento suficiente para proceder judicialmente.
6. Solicitar al Plenario Legislativo el repudio de los actos cometidos por el Ministro de Obras Públicas y Transportes Carlos Castro Arias, que atentan contra la independencia de poderes y contra la debida transparencia de la actuación política de un Ministro de Estado.

VII CONSIDERACIONES FINALES

1.- La Comisión inicia sus labores de investigación durante los primeros días de Octubre de 2001. Su labor se interrumpe por el receso del mes de diciembre de 2001, enero y parte de febrero de 2002 y reinicia su trabajo la semana siguiente a la fecha de la primera ronda de las elecciones.

Para alcanzar un grado de comprensión y de información mínimos sobre un asunto de la complejidad del tratado , el trabajo fue arduo y requirió de extensas sesiones que han permitido llegar a las conclusiones que quedan consignadas, todas ellas fundamentadas en prueba documental y confesional aportadas a la Comisión .

Esta Comisión Investigadora no ha tenido el tiempo necesario para llegar a conclusiones sobre el posible carácter doloso de los actos y hechos que se han establecido, ni mucho menos ha contado con los instrumentos, la asesoría y los medios con que debe contar un Organo Instructor del Procedimiento que permita la debida acción procesal, necesaria para sustanciar hechos ante el Ministerio Público.

Es por tanto imprescindible que por el interés público en juego, las nuevas autoridades de las instituciones involucradas y la Contraloría General de la República procedan a cumplir con su deber ante los ciudadanos y la República, terminando el trabajo iniciado por esta Comisión.

2.- Esta Comisión tiene noticia de un acuerdo tomado por el CETAC el 17 de abril 2001, sobre el tema de los doceavos y la Tarifa TIA. Por más esfuerzos que se ha hecho para conseguir el texto del acuerdo, incluso con el Viceministro señor Feinzaig, esto no ha sido posible. La Comisión lamenta esto, pues estando obligada a rendir informe antes del fin del presente período legislativo , el día

30-5-2002, no ha contado con el conocimiento de los nuevos elementos que tal acuerdo pueda introducir sobre los doceavos y la TIA, para incorporarlos en el análisis , conclusiones y recomendaciones que el presente informe plantea sobre esos dos importantes temas.

El conocimiento del texto de ese acuerdo del CETAC podría hacer necesario modificar este informe en lo relativo a dichos dos rubros.

VIII. PROPUESTA DE SANCIONES

En su función de control político y social las Comisiones Legislativas Investigadoras tienen la facultad de señalar actos incorrectos en la gestión pública, censurar moralmente a los funcionarios y particulares, sancionándolos moral y políticamente por conductas consideradas reprochables. Sin embargo, son las dependencias administrativas en primera instancia y las judiciales a quienes les corresponde determinar y valorar las responsabilidades respectivas en acatamiento al debido proceso.

En consecuencia dentro del ámbito de su función de control político y considerando el contenido del Voto No. 1618-91c de la Sala Constitucional la Comisión Investigadora resuelve :

1.- Sancionar moral y políticamente al Licenciado Eliécer Feinzaig en su condición de Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) por haber suscrito con la “International Finance Corporation” (IFC) del Banco Mundial, ente acreedor del Gestor, un documento denominado “Memorandum de Entendimiento” , comprometiendo al Consejo Técnico de Aviación Civil, sin haber contado con la autorización previa de dicho órgano colegiado para tal acto , tal como es lo atenido a derecho.

El Sr. Feinzaig realiza varios compromisos , entre ellos el de que el CETAC prestará al Gestor \$12.4 millones de dólares, por la vía del diferimiento de ingresos. Además admite un aumento de los gastos de desarrollo de \$3.5 a \$18.6 millones de dólares, lo cual representa reconocerle al Gestor gastos adicionales de \$15 millones de dólares para ser pasados a tarifas.

Igualmente le alcanza esta sanción por haberse demostrado que faltó a la verdad cuando dijo durante una de sus comparecencias ante esta Comisión que no había tratado sobre asuntos del contrato con el señor Andrés Rodríguez, Asesor del Presidente de la República, lo cual no es cierto. Su relación continúa con don Andrés en este asunto quedó comprobada en el expediente con prueba documental y confesional, por lo que no se justifica su dicho, negándola.

2.- Se sanciona moral y políticamente a los Miembros Directivos del Consejo Técnico de Aviación Civil, CETAC , participantes en la respectiva sesión 79-2001, por haber tomado una decisión contraria a lo que estipula el Contrato de Gestión Interesada al favorecer ostensiblemente al Gestor ALTERRA PARTNERS, mediante la aprobación de un préstamo por \$12.4 millones de dólares por la vía de diferir ingresos, sin que, como quedó sustanciado en el expediente , haya sustento técnico ni contractual para tal préstamo, que no esta contemplado en el Contrato de Gestión interesada.

El Presidente del CETAC y los Directores de este órgano cedieron a las presiones del Gestor de que dejaría el proyecto abandonado, violentando con este acto los términos del contrato. Estos recursos resultan de poner a disposición del Gestor, durante un período de 3 años , los ingresos que según el Contrato le corresponden al CETAC, aunque éstos sean luego recuperados en un subsiguiente período de 5 años.

Particularmente grave es que con parte de estos recursos se estén financiando Algunas cuotas de una comisión por \$21,5 millones de dólares de Difícil explicación , al socio del Gestor, TBI-AGI.

Esta responsabilidad política principal recae sobre los siguientes funcionarios públicos, miembros directivos del CETAC :

- Lic. Eliécer Feinzaig Mintz, Presidente del CETAC y Viceministro de Obras Públicas.
- Cmdte. Ricardo Madrigal Salazar, Directivo del CETAC
- Ing. Mario Rodríguez Vargas
- Lic. Carlos M. Fernández Alvarado.

Asimismo , se sanciona moral y políticamente a los Miembros del CETAC por haber decidido, en contra de lo estipulado en el Contrato de Gestión Interesada y la sana defensa de los intereses públicos, favorecer ostensiblemente al Gestor ALTERRA PARTNERS mediante los hechos siguientes:

- a. Aprobación de un aumento en los gastos de desarrollo de \$15 millones de dólares. (En el memorando de entendimiento se compromete pasar todos los gastos de desarrollo a tarifas).

- b. Aprobación del proyecto definitivo, que incluye el presupuesto de obras, de la pista 07-25, con un sobreprecio en el costo de rehabilitación de dicha pista de \$6.7 millones de dólares. Sobreprecio resultante de comparar el presupuesto aprobado por el CETAC en su sesión 1-2002 con el presupuesto definido por la comisión Ad-hoc que nombró el propio CETAC a ese efecto.

Dicho sobreprecio tendrá un efecto en el aumento de los costos de las obras del aeropuerto, incidiendo esto, o bien en aumentos de tarifas, o en detrimento de los ingresos que corresponden al CETAC, al reducirse el monto de los recursos distribuibles.

Esta situación resulta además particularmente llamativa siendo que el propio CETAC creó una Comisión ad-hoc para el estudio, junto con el OFGI y los asesores, del presupuesto de la pista 07-25. Esa comisión ad-hoc determinó que el costo de las obras es de \$11,1 millones de dólares. No obstante el CETAC aprobó el proyecto definitivo que involucra el presupuesto de \$17,8 millones de dólares presentado por el Gestor. Montos ambos que no contemplan el rubro de contingencias. (Ver anexo 11).

- c. Por no apoyar al OFGI en sus denuncias sobre presiones emanadas del Gestor para la aprobación de aumentos de costos de obras y otros y por ejercer presiones indebidas sobre el OFGI para que este Organo apruebe y de sustento a varias demandas del Gestor.
- d. Por no reaccionar ante irregularidades cometidas por el Gestor y sus socios con el traspaso de acciones realizado a favor de empresas pertenecientes al socio Bechtel, irrespetando los términos del contrato.

- h- Por no inmutarse ni pronunciarse ante el hecho de que el Gestor suscribió un Acuerdo o Contrato TSA, con su socio TBI-AGI, por medio del cual le paga una suma del orden de \$21,57 millones durante la vida del contrato, por concepto de Comisiones, aumentando así los gastos del contrato y en consecuencia reduciendo los ingresos del aeropuerto y contribuyendo a la configuración del alegado “déficit de financiamiento”.

Este pago no está contemplado en el Contrato. Además va en contra de las estipulaciones contractuales puesto que el compromiso contenido en dicho acuerdo TSA, forma parte de los compromisos contractuales del Consorcio Gestor. Estas estipulaciones contractuales lo obligan a él y a sus socios a cumplir con lo que se indica en el acuerdo TSA sin necesidad de pagos de

ningún género , más que el que se derive del reparto futuro de los dividendos correspondientes a los socios, única remuneración prevista en el Contrato de Gestión Interesada para los accionistas del Consorcio Gestor.

Esta responsabilidad política principal recae sobre los siguientes funcionarios públicos :

Lic. Eliécer Feinzaig, Presidente del CETAC y Viceministro de Obras Públicas.

Cmdte. Ricardo Madrigal Salazar, Directivo del CETAC

Ing. Mario Rodríguez Vargas, Directivo del CETAC

Lic. Carlos M. Fernández Alvarado, Directivo del CETAC.

Ing. Eduardo Ulloa Clare, Directivo del CETAC.

3.- Se sanciona moral y políticamente al Dr. Miguel Angel Rodríguez Echeverría , por interferir en forma directa en la ejecución del Contrato de Gestión Interesada, menoscabando la autoridad del CETAC y la función de fiscalización del contrato, responsabilidad del Organo Fiscalizador, estableciendo relaciones directas de comunicación y de reuniones ejecutivas con el Gestor ALTERRA PARTNERS y su accionista principal Sr. Bechtel y cediendo a las presiones del Gestor.

Con ello se violentó las competencias del CETAC y del Organo Fiscalizador, particularmente al acordar directamente con el Sr. Riley Bechtel , el préstamo del CETAC a ALTERRA PARTNERS por la suma de \$12.4 millones de dólares , situación que no está contemplada en el contrato.

Con ello se admitió como bueno un problema extra contractual y que no es responsabilidad de la Administración, creado por el mismo Gestor al aumentar arbitrariamente los costos del contrato (entre otros : aumento de gastos de desarrollo, aumento del costo de las obras y pagos de comisiones al socio TBI-AGI) .

Lo anterior con evidente violación de los términos contractuales, con la grave particularidad de que se comprobó por la Comisión Investigadora que con parte de los recursos prestados se le abona pagos a las comisiones , injustificables, al socio TBI-AGI.

Es por tanto desproporcionada, desajustada a su investidura y funciones y cuestionable la intervención del señor presidente de la República en los términos señalados .

Aún cuando admite no saber si es un "BLUFF" lo que solicita el Gestor, (ver acta N° 26) , ordena que le sea concedido un préstamo con recursos públicos, desoyendo el criterio Técnico financiero.

Sus intervenciones directas tambien se constataron en el tema de las obras de la Pista, tal como consta en el fax N° 6 ,del anexo 12. En esa ocasión interviene por medio de don Eduardo Ulloa Clare, ante el OFGI.

4.- Se sanciona moral y políticamente al Licenciado Carlos Castro Arias, Ministro de Obras Públicas y Transportes por su injerencia en asuntos propios de la Comisión Investigadora del Contrato de Gestión Interesada, interfiriendo en el Poder Legislativo, violentando así el sano principio de división de poderes, en la medida en que ordenó a funcionarios del Organo Fiscalizador (Inspectora General, Sra. Jamieson y Lic. Claudio Donato, Abogado del Organo Fiscalizador), que no se presentaran a rendir su declaración cuando fueron llamados por esta Comisión.

Por otra parte tomó la decisión de informar a los medios de comunicación, sobre un acuerdo para la aprobación de la Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias (TIA), por un monto de \$4.60, en contra de la suma recomendada por el OFGI, sin que mediase acuerdo del CETAC como legalmente corresponde.

5.-Se llamada la atención al Licenciado Luis Fernando Vargas Benavides, Contralor General de la República y al Ingeniero Alvaro Vargas Solís, Gerente de Area de Servicio de Obra Pública y Transporte de la Contraloría, por su actitud laxa en el estudio, poco profunda en el análisis y complaciente con los actos de la Administración fiscalizada, en este caso el CETAC, en todo lo relacionado con la ejecución del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Santamaría.

Esta llamada de atención corresponde a lo actuado por la Contraloría a la fecha de este informe. La contraloría aún a casi tres meses de emitido el informe final de la Sra. Jamieson y habiendo sido requerido su pronunciamiento por esta Comisión Investigadora sobre asunto tan relevante, aún no hace señalamiento alguno, lo que consideramos grave para la institucionalidad del país.

Dado en la Sala de Sesiones de la Comisión de Asuntos Sociales el 23 del mes de abril de dos mil dos.

Sr. Guido Vargas Artavia
DIPUTADO

Lic. Rafael Arias Fallas
DIPUTADO

Dr. Guillermo Constenla Umaña.
DIPUTADO

IX ANEXOS

ANEXO No. 1 :

PRUEBA CONFESIONAL. (Actas de la Comisión)

EXTRACTO DE LAS DECLARACIONES DE LOS COMPARECIENTES

- 1. M Sc. Jill Jamieson Inspectora General del Organo Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Juan Santamaría.
Declaraciones en la en Comisión de Ingreso y Gasto Público :
Acta 010 del 18-09-01.**

Manifestó lo siguiente :

“El Gestor está alegando que los costos de las obras ... son mayores que los que ellos habían indicado en su oferta.”.

“El Gestor sí ha alegado aumentos en costos básicamente en dos áreas : uno son los costos de operación y mantenimiento; el segundo es el pago de los intereses durante la construcción”.

“El efecto total de los costos alegados es una reducción en un 55% en relación con los ingresos proyectados en la oferta... A raíz de esto en vez de tener \$25 millones de dólares disponibles para reinversión que ellos habían previsto ya solamente van a tener 10 millones”.

“ Es cierto que estos son costos exclusivamente riesgo del Gestor”.

“... determinamos un déficit en cotizaciones de 7.5 esa es la diferencia entre lo que ellos tienen que aportar de su propio bolsillo y lo que habían previsto en la oferta, ajustado por la inflación y aumentos de costos. Entonces 7.5 millones era el déficit señalado”. “ Estamos hablando de un aumento en cuanto a parte de capital desde 18 o 22 millones de dólares hasta casi 30.”

“... para subsanar el déficit de 7.5 millones de dólares el Consejo Técnico tomó la decisión de diferir un monto de 12.4 millones de dólares...”.

Ante la pregunta : ¿El CETAC está haciendo un aporte al Gestor? Respondió la Sra. Jamieson : “No, está haciendo más bien un tipo de préstamo...”

Ante la pregunta : ¿El CETAC está haciendo un préstamo al Gestor?. Respondió la Sra. Jamieson : “ Sí”.

Ante la pregunta : ¿Este préstamo que el CETAC le está haciendo al Gestor le alivia al Gestor sus obligaciones en estos momentos?. Responde la Sra. Jamieson: “Alivia sus obligaciones”.

Continúa diciendo la Sra. Jamieson : “ El Gestor básicamente dijo que el requisito de tener que aportar treinta millones de su propio capital, cuando ellos habían previsto un aporte de dieciocho millones de capital propio, era un cambio material al proyecto, e iba efectivamente a tener que analizar si continuaría o no con el proyecto”.

Ante la pregunta : ¿Tiene usted idea a cuanto montan los dineros que se le van a girar a TBI AGI que no estaban contemplados ni en la oferta ni en el contrato, durante los veinte años de duración del contrato?. Respondió la Sra. Jamieson : “... para el primer año como ochocientos mil dólares, más o menos”-

Ante la pregunta : “Corresponden esos montos a líneas denominadas : No. 75... “Technical Service Agreement FEE with Operator” y además a la línea No. 88 que se denomina : “Performance TSA Fee 015”? Respondió la Sra. Jamieson : “Sí, igualmente si encontramos esto, no estaba en el contrato. Es un gasto de operación y mantenimiento”.

Ante la pregunta ¿Contribuye este pago a favor de TBI-AGI a la generación de un déficit de financiamiento alegado por el Gestor?. Respondió la Sra. Jamieson : “Sí”.

Ante la pregunta ¿Van a contribuir los fondos que el CETAC le está prestando al Gestor por 12.4 millones. Es decir los fondos que el Estado costarricense está poniendo a disposición del Gestor durante los próximos años para la cancelación anual de TBI AGI de los montos referidos de quinientos mil dólares más el 1.5%?. Respondió la Sra. Jamieson : “Parcialmente sí”.

Ante la pregunta ¿Contemplaba la oferta original del Gestor, la realización de ese pago?. Respondió la Sra. Jamieson : “No”.

“... en cuanto a este efecto filtración uno debe recordar que cada dólar que difiere Aviación Civil no se traduzca en un dólar disponible para reinversión de capital ¿que filtra?. Primero paga el servicio de la deuda y segundo paga los gastos de operación y mantenimiento, etc. ... Es decir por cada dólar que está difiriendo Aviación Civil únicamente 35.1 centavos se convierte en capital disponible para reinversión del Gestor, pero eso es como ellos calcularon los 12.4 millones de dólares”.

Ante la pregunta : ¿contempla el contrato eso que se ha llamado déficit de financiamiento. Respondió la Sra. Jamieson : “No, no es un término del contrato”.

Ante la pregunta: ¿contempla el contrato la posibilidad de que el Estado sea el que atienda el déficit de financiamiento? Respondió la Sra. Jamieson : “No , no contempla un déficit de financiamiento o subsanarlo pero sí contempla reajustes en los flujos de caja del proyecto”.

Ante la pregunta : ¿Es o no una obligación contractual expresa del Gestor aportar el monto de patrimonio requerido para cumplir con los términos contractuales?. Manifestó la Sra. Jamieson : “Sí”.

En relación con el aumento en los costos de las obras manifestó la Máster Jamieson : “ Aumentó los costos de las obras desde ciento once millones de dólares que eran los noventa y nueve que habíamos señalado ajustado por inflación,a ciento treinta y ocho. ... Son aumentos alegados”.

Ante la pregunta ¿Que opina usted de que Bechtel, la gran Bechtel no haya aportado esos \$7.5 millones...?. Respondió la Sra. Jamieson : “... Tampoco entiendo porque Bechtel es un monstruo con muchísimo capital y \$7.5 millones para ellos es “peanuts”.

Ante la pregunta ¿De quien es la responsabilidad contractual de hacer los aportes de capital al proyecto que permitan cumplir con el índice de cobertura de la deuda mínima exigida por los bancos para financiar el proyecto?. Respondió la Sra. Jamieson: “Es del Gestor”.

Ante la pregunta : La cláusula 16.4 del contrato está prevista para atender un problema de déficit de financiamiento?. Respondió la Sr.a Jamieson : “.. no está expresamente”.

Ante la pregunta ¿Que mecanismos existen para que eventualmente se dé este traspaso de AGI a otro líder?.

Respondió la Sra. Jamieson : “... el nuevo líder tendría que cumplir con las mismas o mejores calificaciones que el AGI, entonces si un operador no tiene la misma o mejor experiencia, entonces el contrato no sería procedente: segundo, debe ser aprobado expresamente por el Consejo Técnico, bajo esta figura de novación de socios e innovación de cambio del deber; y tercero, tendría que ir a la Contraloría General de la República para su aprobación”.

Ante la pregunta ¿cometió errores el Gestor si relacionamos lo comprometido en la oferta y lo que actualmente dice que le cuesta el proyecto?. Respondió la Sra. Jamieson : “Si ellos cometieron errores o no en su oferta no me preocupa, ellos están obligados a cumplir con el precio de la oferta”.

Ante la manifestación y pregunta “Usted dice que un mayor control de gastos por parte del Gestor podría eliminar el déficit de financiamiento y en este sentido es importante asignarle al Gestor la responsabilidad concreta de subsanar este problema. ¿Esta de acuerdo con estas palabras?’. Respondió la Sra. Jamieson : “Sí”.

2- Lic. Claudio Donato, Abogado, Organo Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Juan Santamaría.

2.1 Declaraciones en la en Comisión Uninvestigadora del Contrato del Aeropuerto : Acta 003 del 04-10-01.

Manifestó lo siguiente :

Ante la pregunta ¿Dice la cláusula 16.4 en alguna parte que dicha fórmula puede ser utilizada para resolver un problema de falta de aporte de capital, de parte del Gestor?.

Respondió el Lic. Donato : “No señor”.

Continuó manifestando :

“Con fundamento en el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil y con fundamento en la Ley de Contratación Administrativa, la Administración encuentra fundamento para utilizar las fórmulas contractuales que permitan diferir ingresos, sin afectar el equilibrio financiero del contrato”.

“La cláusula 16.4 del Contrato de Gestión Interesada desarrollada especialmente para resolver problemas de competitividad de las tarifas no es el fundamento legal para que el CETAC pueda dictar el acuerdo sino que se constituye en el mecanismo que podrá utilizar para regular los efectos de diferir temporalmente los ingresos y reestructurar los flujos de fondos para cumplir con los índices de cobertura de deuda exigidos por los acreedores al gestor interesado y que éste logre el primer desembolso de financiamiento, todo dentro del mercado de las normas legales y contractuales citadas”.

“La aplicación del mecanismo de la cláusula 16.4 permite al CETAC mantener el equilibrio financiero del contrato al recuperar los fondos diferidos con intereses...”

2.2 Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto : Acta 006 del 01-11-01.

“... en este proyecto el gestor está obligado a, por lo menos, aportar un 25% total del capital que se requiera, o sea, no significa que todo viene del financiamiento y eso lo exigen las entidades financieras”.

“... en el caso de la gestión interesada, uno de los requisitos esenciales era que tuviéramos un operador de orden internacional ¿porque era eso importante?. Porque eso le garantizaba a las entidades financieras que alguien que sabía podía manejar el Aeropuerto Juan Santamaría y podía generar los flujos de recursos.”

3- Lic. Percy Avila. Asesor Financiero del Organo Fiscalizador.

**Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : Acta 007 del 08-11-01.**

Ante la pregunta ¿cuál es el líder del consorcio?. Manifestó : “Es AGI-TBI”.

Continúa manifestando el Lic. Avila :

“El responsable del Aeropuerto es la Dirección General de Aviación Civil y ALTERRA como Administrador”.

“ALTERRA es el nombre comercial pero sigue siendo TBI-AGI”.

“Sigue siendo TBI-AGI el líder del Consorcio y el operador del Aeropuerto”.

“Los ciento ochenta millones provienen, en parte, de financiamiento con los bancos acreedores y en parte de capital fresco. Lógicamente al no existir ninguna garantía - porque es un activo del Estado- la garantía que tienen los bancos acreedores son los mismos flujos de caja...”.

“El Gestor se obliga a aplicar una reducción tarifaria de un cincuenta y ocho por ciento durante los primeros cinco años del Contrato”.

Ante la referencia y pregunta en relación con los rubros 75 y 88, pago de honorarios que al final de veinte años alcanzan la suma de 21.5 millones de dólares en el sentido de si el pago de esos honorarios afectan los flujos de caja manifestó el Lic. Avila : “Sí”.

Ante la pregunta ¿Cuál era entonces el problema que tenía el Gestor?. Respondió “El problema es meramente de flujos de caja de capital”.

Ante la pregunta ¿Los 12.4 millones de dólares que presta el CETAC al Gestor vienen a aliviar la situación de los flujos de caja?. Respondió el Lic. Avila : “...no hay ningún préstamo. Con eso es con lo que se reestructuran los flujos de caja”.

Ante la pregunta ¿Es un dinero que va a repercutir en la caja del Gestor, si o no. Respondió el Lic. Avila :”Sí”.

Ante la pregunta ¿... sesenta y cuatro centavos de cada dólar se van a pagar determinadas cositas y solamente quedan disponibles treinta y seis?. Manifestó el

Lic. Avila : “ Quedan punto treinta y seis. Disponibles para invertir en obras. Correcto”.

Ante la pregunta ¿puede actualizarse el modelo de proyecciones financieras con fundamento en la inclusión de aspectos no pactados en el Contrato? Respondió el Lic. Avila : “Solo lo que establece el Contrato”.

4. Ing. Al Romeu. Gerente General de ALTERRA PARTNERS
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : Acta 008 del 15-11-01.

Ante la pregunta ¿Cuales de los otros rubros son objeto de repercusión en tarifas?. ¿El rubro 3 va a repercutir en tarifas?. Manifestó : “Sí, efectivamente, repercute en tarifas. Es el costo del desarrollo y del financiamiento.”

Se le manifestó y pregunto : “En el contrato estaban considerados solamente \$3.4 millones y ahora aparecen \$18.6 ¿El contrato que se firmó en ese rubro de gastos de desarrollo y financiamiento, contemplaba un monto de \$3.4 millones, ahora aparecen \$15 millones más que van a ser repercutidos en tarifas, siendo eso ajeno a lo que se contrató?. Respondió el Sr. Romeu : “Si. Desde luego es una cifra impactante...”.

“ ... Se que durante los primeros diez años de funcionamiento de ALTERRA los primeros ocho, diez, once años no se anticipan dividendos...”.

Ante la pregunta ¿Señor Romeu, es usted un funcionario que proviene de Bechtel?. Respondió el Sr. Romeu : “Si. Así es. Comencé a trabajar en Bechtel en el año 1961”.

“ALTERRA PARTNERS Internacional fue creada por BECHTEL en junio del año 2000. ... Hoy es una sociedad conjunta de Bechtel a través de su brazo de inversiones Bechtel Enterprises y del Aeropuerto de Singapur, el Aeropuerto de Changi...”

“... Como operador, Bechtel en sí no opera aeropuertos, específicamente participa en sociedades que sí operan aeropuertos y siempre con la participación de un

socio técnico, que es quien aporta los conocimientos especializados de esa rama de la operación de aeropuertos”.

Ante la pregunta ¿cuanto personal mantiene permanentemente AGI aquí en Costa Rica?. Manifestó el Sr. Romeu : “En Costa Rica siempre tienen un mínimo de una persona que es un gerente de Aeropuerto... el señor Rodrigo Molina...El lleva trabajando varios años con AGI, es un experto en aeropuertos...”.

En relación con el Modelo de Proyecciones Financieras que el Sr. Romeu envió al Lic. Feinzaig donde se hace una solicitud por 12.4 millones de dólares y ante la pregunta ¿contiene ese documento exclusivamente supuestos contemplados en el contrato o no ... ? Respondió el Sr. Romeu : “No, incluye costos que no están contemplados en el Contrato”.

Ante la pregunta ¿Se refiere esa cláusula y esas subcláusulas, la 16.4 y las subcláusulas de 16.4.1 a la 16.4.10 en algún momento a eso que en su solicitud al CETAC se denomina “gap de financiamiento”, por el monto de 12.4 millones de dólares?. Respondió el Sr. Romeu : “No en todas las palabras que usted ha leído aquí muy detenidamente no se menciona eso”.

Ante la pregunta ¿Esos 15 millones de dólares adicionales, que no estaban contemplados originalmente en el Contrato van a afectar los precios a los usuarios?. Respondió el Sr. Romeu : “Como el resto de las inversiones se recupera a través de incrementos tarifarios, es decir se recupera a través de las tarifas”.

Ante la pregunta ¿va a afectar los precios a los usuarios, incrementándolos sí o no?. Respondió el Sr. Romeu : “Si, por supuesto”.

Ante la pregunta de si los rubros 75(Acuerdo de Servicios Técnicos) y 88 (honorario del desempeño del Especialista Operador) influyen sobre el flujo de caja. Respondió el Sr. Romeu : “Claro”.

5. Dr. Enrique Rojas Franco. Abogado Especialista en Derecho Administrativo. Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 009 del 22-11-01.

Manifestó lo siguiente :

“... al haberle admitido el CETAC a ALTERRA que difiera sus compromisos económicos con los costarricenses durante tres años, lo que está haciendo es financiándolo”.

“El Grupo AGI se comprometió a no buscar financiamiento con el Estado Costarricense en los tres primeros años... ni el cártel, ni la oferta ni el Contrato establecen esa posibilidad. El Estado costarricense está variando las condiciones de la adjudicación, en detrimento de otros oferentes y esta violando los principios jurídicos que regulan la Contratación Administrativa principalmente la igualdad”.

“... el constructor BECHTEL y es el que está Administrando el Aeropuerto, es el Administrador de la Gestión y el Grupo AGI parece que tiene un solo funcionario, a quien se le está pagando dizque 21 millones de dólares por concepto de asesoría, a cargo y en contra de los intereses públicos”.

“ El pasado mes de setiembre ALTERRA abonó al Estado \$10.9 millones por reembolso obras de infraestructura nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto ... y su parqueo correspondiente... Resulta que esas obras del aeropuerto que les estamos dando por la mitad de precio a ALTERRA le costaron al país - esto hay que investigarlo, el costo es inmenso... - \$26.9 millones de dólares y ALTERRA está obligado a pagarnos, nada más la suma de \$14.4 millones de dólares”.

“... deficiente Contraloría... No controlan los grandes negocios del Estado, ... solo los chiquitos, lo pequeñito, la rendición de cuentas de funcionarios y viáticos y tonterías esas....”.

“... El Gestor trae su capital, su propio capital, no el nuestro, comienza a aportarlo para hacer las obras, para comprar, para pagar expropiaciones, etc...”.

“... no existe una norma ni contractual ni en oferta ni en contrato ni en la ley que diga que cuando una empresa tenga un déficit de financiamiento el Estado debe financiarlo”.

Ante la pregunta ¿Cabe aplicar esa norma de 16.4 por la vía de interpretación?. Respondió el Dr. Rojas : “No se pueda aplicara para conjugar un déficit de financiamiento. No. tienen que aportar su capital, ese es el sentido de la Gestión Interesada, ese es el espíritu del Reglamento, de todo el ordenamiento que rige esta contratación”.

“El déficit de financiamiento es un déficit del Gestor con respecto al que lo financia, en donde el Estado no tiene nada que ver... La ley General no posibilita y si la posibilitara, esa ley sería inconstitucional; cualquier norma o principio que estableciera esa posibilidad de financiamiento para mí sería inconstitucional porque va en contra de los oferentes... Para mí esta incumpliendo con la oferta y con el cartel...”

“Usted crea un privilegio, eso es crear un acto total y absolutamente nulo y al ser nulo, no puede ser convalidado ni saneado...”

5. Lic. Juan José Sobrado. Abogado Especialista en Derecho Administrativo. Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 009 del 22-11-01.

Manifestó lo siguiente :

“... a priori, se debió de haber rechazado la pretensión del Gestor de subir los precios, porque si el tenía que asumir los precios; si se obligó a no pedir financiamiento al Gobierno; si su obligación contractual es hacer la obra conforme a los parámetros que están puestos, a priori cuando vino con la historia de que se le habían incrementado los costos, se debió haber rechazado la solicitud... “.

“... el único caso en que se pueden diferir los ingresos es cuando haya que bajar las tarifas para mantener la competitividad del aeropuerto”.

“Aviación Civil no tiene la potestad, dentro de sus competencias legales, de financiar a terceros aunque sean sus propios contratistas, eso violenta el principio de legalidad.

“Por supuesto que eso es un préstamo tanto es así que viene a sustituir un déficit de financiamiento”.

“Si la ley y la licitación reguló este aspecto de en que casos cabe considerar modificaciones en las tarifas o en los ingresos, esa es la ley que se debe aplicar y no cabe, a cuenta de supuestos principios discrecionales, ir contra las normas”.

“... Desde cualquier ángulo que se mire, lo que hay es una disposición ilícita de fondos públicos que a mi juicio debe ser valorada por el Ministerio Público”.

6. Dr. Jorge Romero Abogado Especialista en Derecho

Administrativo. Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 010 del 28-11-01.

Manifestó lo siguiente :

“...los contratos se adjudican en virtud de la persona que va ser adjudicataria y contratista, eso significa en función de sus atestados, de su historial, de su experiencia y de toda su oferta”.

“Si esos préstamos y concesiones extra contrato que se le dan al Gestor violan el principio de legalidad administrativa, dará fundamento a otra acción de inconstitucionalidad ... Una de las violaciones más graves del Contrato que tenemos entre manos es la cláusula que señala que el Contrato estará por encima del cartel... el contrato tiene que sujetarse al cartel”.

“... si la Administración permite diferir un préstamo - que es préstamo porque hay intereses y créditos...la discrecionalidad de un acto administrativo de diferir un pago que tiene que ser hecho hoy para que se lleve a cabo dentro de tres, cuatro o cinco años tiene que ser necesariamente ... razonado, fundamentado y en este caso la fundamentación sustantivamente no existe “

“Para eso se hizo el contrato, para que la empresa extranjera trajera los fondos; ... y ahora resulta que es otro contratista; que no administra aeropuertos; que no tiene experiencia en esto y que confiesa que no tiene fondos “.

“Evidentemente ha habido una violación al contrato... hay una violación del principio de equidad y de igualdad con respecto a los otros oferentes que cumplieron con el cartel y que se ajustaron a las condiciones del pliego de este Contrato”.

“De modo que aquí hay un incumplimiento absolutamente probado y cierto del Contrato por parte de ALTERRA y por supuesto un incumplimiento compartido de parte de los funcionarios del Estado que han sido cómplices y responsables civil, penal y administrativamente por esta violación a la Constitución Política y al Contrato de este negocio”.

Ante la pregunta ¿cabe aplicar la cláusula 16.4 y subsiguientes específicamente establecida para el concepto perfectamente determinado de disminución de las

tarifas por razones de competitividad a subsanar una falta de aporte de capital del Gestor...?. Respondió el Dr. Romero : “ No. ... la cláusula 16.4 es clarísima ... es por razones de competitividad que podrán ser diferidos... la única razón por la cual se puede diferir ese pago. Por razones de competitividad, no hay otra”.

“Esto no es excepcional, son diecisiete formas que justifican la revisión de las condiciones financieras. ¡Es un abuso! ... Ni aún con diecisiete supuestos para justificar ese crédito o ese diferimiento en el pago, ninguno está contemplado en estos supuestos de excepción”.

Continúa manifestando el Dr. Romero, refiriéndose al OFGI :

“Yo no entiendo como alguien puede ser fiscalizador siendo pagado por una de las partes”.

“... estamos en una situación donde hay una complacencia total de los funcionarios públicos que están en el Estado con este empresario extranjero”.

Respecto a un rubro de 21.5 millones de dólares que se le paga a AGI, es decir, se le pagan a uno de los socios del Gestor manifestó el Dr. Romero : “El Contrato y el Cartel es lo que delimita las obligaciones y los derechos de las partes y al no estar ni en el cartel ni en el Contrato ese pago es absolutamente ilegal”.

“... ese principio de legalidad que dice que solamente el Estado puede hacer lo que le autoriza una ley... De modo que si una herramienta, como es el contrato para este fin público, es violado por una de las partes, precisamente lo que corresponde es terminarlo, rescindirlo y pedirle responsabilidad al contratista internacional que no ha cumplido”.

**7. Lic. Gerardo Riba Bazo. Abogado. Exdirector General de la Contraloría.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto. Acta 010 del 28-11-01.**

Manifestó lo siguiente :

“Me enteré ... que la Contraloría aprobó el reglamento del gestor interesado por la Prensa, no obstante que yo era el Director General en ese Momento de la

Dirección General de la Contraloría... que debía conocer este asunto. Asumo que ...el Contralor General dispuso que yo no interviniera en el conocimiento..., me descalificó y habilitó la intervención de subalternos míos para que ellos conocieran, tramitaran y aprobaran lo que el Contralor, en ese momento quiso que se aprobara”.

“... la concepción de que el contrato administrativo es un contrato de colaboración no implica que esa colaboración pueda darse al margen o con inobservancia del principio de legalidad”.

“... estamos frente a una modificación de los términos del Contrato; lo sucedido en relación con este asunto del préstamo o de las facilidades otorgadas por la Administración, esto ... es una modificación contractual y eso lo dice la misma gente de la Contraloría y lo ha dicho gente de la Administración, esto no estaba contemplado en el contrato original”.

“... Se modificó el Contrato en un aspecto muy sensitivo, trascendental, porque esta modificación atañe a la disposición de fondos públicos...”

“No hay déficit de financiamiento, lo que hay es una reticencia o una negativa del contratista a cumplir con sus obligaciones contractuales”.

“La Administración tenía como primera medida que conminarlo a cumplir, bajo pena de que si no cumplía iba a ser resuelto con responsabilidad de ese contratista ese Contrato”.

Ante la manifestación : ... en las versiones revisadas del Modelo de Proyecciones Financieras aparece repentinamente, 21.5 millones de dólares, que se le empiezan a pagar desde el primer año al socio del Gestor... y que no son utilidades de la operación sino que se denominan honorarios. Siendo que el Gestor no deriva utilidades ... durante los primeros diez años ... Respondió el Lic. Riba : “ ... legalmente eso no se puede hacer. No hay una sola ley, no hay norma legal, ni siquiera en este caso contractual que habilite este tipo de disposiciones”.

“... esto es una ilegalidad, póngale el nombre que quiera, puede ser préstamo, diferir o lo que quiera, es una ilegalidad. De acuerdo al Principio de Legalidad no hay nada que autorice a la Administración a hacer esto, a modificar el Contrato para darle una granjería, beneficio o como quieran llamarle al contratista “.

“El tema de la discrecionalidad en cuanto a disponer de fondos públicos me parece que no cabe, no cabe en esa etapa que ellos argumentan”.

- 8. Ing. Alvaro Vargas Solís, Gerente Area Servicio de Obra Pública y Transporte. Contraloría General de la República.**
Lic. Allan Ugalde, Abogado funcionario del Area de Servicio de Obra Pública y Transporte.
Lic. Daniel Sáenz, Economista del Area de Servicio de Obra Pública y Transporte.

Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 011 del 05-12-01 y 012 del 6-12-01.

El Ing. Vargas Solís manifestó lo siguiente :

“.. en cuanto a la facultad de que el CETAC difiera sus ingresos provenientes del contrato de gestión interesada, la metodología se encuentra regulada en la cláusula 16.4 del contrato”.

Ante la pregunta ¿en donde establece la cláusula 16.4 o alguna de sus cláusulas hasta la 16.4.10 que esos aspectos sustanciados en dicha cláusula son aplicables a un concepto de déficit de financiamiento?. Respondió el Ing. Vargas Solís : “La cláusula 16.4 no establece eso.

Ante la pregunta ¿como puede uno tomarse la libertad de usar una cláusula de un contrato que está establecida para un efecto específico, que es disminución temporal de las tarifas por razones de competitividad y aplicarla a un tema que se llama déficit de financiamiento?.

Respondió el Ing. Vargas Solís : ... es el mecanismo que está en esa cláusula 16.4 lo que se ha utilizado no la cláusula. Ese mecanismo que se establece en esa cláusula 16.4 es para diferir ingresos... pero eso tampoco quita que no se pueda utilizar a la luz de la 22.2. Es una facultad discrecional que ha aplicado la Administración”.

Manifestó el Lic. Ugalde :

Sobre el déficit de financiamiento:

“... es un problema que habrá en los primeros años de acuerdo a los modelos de proyección”.

Ante la pregunta ¿Es una falta de aporte de capital fresco por parte del Gestor?. Respondió el Lic. Ugalde : “Si. En los tres primeros años”.

Continúa manifestando :

“Cuando hagamos esa fiscalización que lógicamente va a estar incluido este asunto del acuerdo, vamos a ver el uso que se le esté dando a eso y vamos a determinarlo para que sea utilizado lo más correctamente posible, que es como debe ser o como corresponde”.

En relación con la cláusula 18-2 Revisión excepcional de las condiciones financieras ante la pregunta ¿alguno de esos incisos establece que las condiciones financieras se puedan revisar por una negativa de aportar el capital de recursos propios del Gestor?. Respondió el Ing. Vargas : “Dije no”.

Manifestó el Lic. Sáenz :

Ante la pregunta ¿Usted estudio esa corrida del modelo de proyecciones financieras?. Respondió el Lic. Sáenz : “... Los \$12.4 millones de dólares de ingresos diferidos, en realidad afectan el flujo de caja total”.

Ante la pregunta ¿Esos rubros de gastos que no son obras, le constan de alguna manera?. Respondió el Lic. Sáenz : “Según mis cálculos de los \$12.4 millones, \$2.2 millones de dólares va a ese rubro de pagos a la casa matriz”

9. Lic. Luis Fernando Vargas, Contralor General de la República.

Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 012 del 6-12-01.

Hizo las siguientes manifestaciones :

“... Nosotros ya hemos dicho que el tema de trasladar a tarifas algunas de esas cosas, algunos de esos costos no es posible. Eso ya lo hemos advertido...”

“Hemos entendido que lo que se hizo fue ajustarse a la cláusula 16, que si bien es cierto fue expresamente prevista para otros supuestos más de carácter de competitividad, tiene al interior del contrato una metodología que en la ausencia de la cual el CETAC y el Gestor pudieron haber definido otra...”

“Esa es la inteligencia, Diputado Constenla y señores Diputados, con que nosotros analizamos el acuerdo entre el CETAC y el Gestor, bajo esa inteligencia y por eso estimamos que no es necesariamente ilegal...”

“Se trata de una posposición de ingresos para mantener el equilibrio financiero al interior del contrato, si no se cobrara intereses sería una liberalidad”.

10. Ing. José Rafael Durán Zonta, Inspector Técnico de Operaciones e Inspector General a.i. Organo Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Juan Santamaría.

Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto : Acta 014 del 14-02-02.

En relación con el tema de la Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias (TAI) propuesta por la Sra. Jamieson en \$1.11 la cual se fijaría aumentándola a \$4.69 según manifestó el Ministro de Obras Públicas, Lic. Carlos Castro manifestó el Ing. Durán Zonta :

“Un dólar once centavos, esto con el efecto de que no se quiebre el balance financiero del contrato, que si es un poco más quiebra positivamente y si es menos o no está se quiebra negativamente”.

Ante la pregunta ¿Ud. cree que con lo que propuso el Organo Fiscalizador se conseguía determinar esa ayuda y era suficiente con ese monto? Manifestó el Ing. Durán Zonta : “Creo que sí”.

Ante la pregunta ¿conoce Ud. los antecedentes del señor Romeu como Administrador Aeroportuario? respondió el Ing. Durán Zonta : “No señor”.

Ante la pregunta ¿El contrato está fundamentado y basa toda su estructura de precios en precios tope o en sumas alzas?. Respondió el Ing. Durán Zonta : “Precios topes”.

Ante la manifestación y pregunta : “... hay un contrato entre Bechtel (Gestor) y Bechtel (Constructora) ... En ese contrato los términos en cuanto a precios son de suma alzada, cosa que está totalmente prohibida en el contrato, porque este marca en forma determinante la pauta y la normativa de que son precios tope. ¿Es así?. Respondió el Ing. Durán Zonta : “ Si señor”.

11. Ing. Al Romeu. Gerente General ALTERRA PARTNERS Costa Rica S. A.

Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 015 del 21-2-02.

Ante la pregunta ¿hay una empresa Gestión Aeroportuaria de Costa Rica S. R. L.? Respondió el señor Romeu : “Es Gestión Aeroportuaria de Costa Rica S. A. a esa se le cambió el nombre por Alterra Partners de Costa Rica S. A. “.

Ante la pregunta ¿Cuál es la empresa líder del gestor?. Respondió el Sr. Romeu : “El líder del Gestor, desde el punto de vista operativo es GAI”.

Ante las preguntas ¿DDAB tiene experiencia en la construcción aeroportuaria?. Respondió el Sr. Romeu : “DDAB como empresa desde el año 98 no ha construido ningún aeropuerto lógicamente”. ¿Y en la administración de aeropuertos?. Respondió el Sr. Romeu : “ Desde el año 98 existe esa empresa, desde el año 2001 es una accionista dentro de la empresa que gestiona el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, no tiene la historia previa de eso”.

Ante la pregunta ¿Entendemos que la empresa Grupo de Aeropuertos Internacional AGI-Costa Rica es el líder de la sociedad gestora?. Respondió el Sr. Romeu : “Es el líder técnico. Es decir, en todo lo que respecta a los aspectos operativos del aeropuerto, Gestión Aeroportuaria de Costa Rica, AGI, tiene papel de líder.”

En relación con un contrato entre Alterra Partners de Costa Rica que establece el pago de honorarios al operador, se le preguntó al Sr. Romeu ¿Estaba eso considerado dentro de la oferta que ustedes hicieron?. El Sr. Romeu respondió : “Si, por supuesto. Me consta absolutamente”. Se le pregunta ¿Los 21.5 millones de dólares?. Respondió el Sr. Romeu : “Absolutamente”. Se le pregunta ¿ustedes están haciendo pagos ya a TBI? Respondió el Sr. Romeu : “Lógicamente. Si no lo hacemos estaríamos incumpliendo el contrato que tenemos con ellos”.

Continúa diciendo el Sr. Romeu :

“... una de las razones por las cuales no hay utilidades para los socios es entre otras cosas que tienen que pagar una serie de obligaciones y una de ellas es el pago de los honorarios que le corresponden al operador”.

“Alterra Partners Costa Rica como sociedad anónima no tiene una casa matriz... Tiene una serie de accionistas... y el accionista mayoritario es ... Alterra. ”

En relación con el traspaso de acciones del 76.5% de Grupo Aeropuertos Internacional AGI a DDAB S.R.L se le pregunta : ¿Por que ustedes omitieron al Organo Fiscalizador, cuando el contrato les indicaba que tenían que informar eso por escrito, oficialmente y no al CETAC?. Respondió el Sr. Romeu : “Simplemente porque tenemos una relación contractual con el CETAC.”

Continuó manifestando el Sr. Romeu, sobre la tenencia accionaria obligatoria:

“... debía tener un mínimo de un 10% de participación en la empresa que fuera el Gestor o el ostentante de la gestión interesada. Esa empresa fue, en su día AGI y lo sigue siendo”.

12. Ing. Felipe Wexler e Ing. Manuel Bonilla. INGENYA CONSULTORES.

Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del Aeropuerto. Acta 016 del 26-2-02.

Ante la pregunta ¿esta diferencia de AC-40 a AC-30 hace que el costo de ese asfalto sea inferior?. Manifestó el Sr. Wexler : “... Sí dimos la recomendación de

que se valorara si eventualmente habría una reducción de costos para poder utilizar el AC-30 en vez del AC-40". "Fue una recomendación que emitimos para que le Organo Fiscalizador tomara las medidas del caso, para que lo valoraran los funcionarios que tienen a su cargo el control de costos".

Continúa diciendo :

"Las labores de asesoría técnica nuestra se limitan a estudiar, a dar respuesta y recomendaciones al Organo Fiscalizador de documentos que ellos nos entregan para nuestra revisión".

En relación con INGENYA CONSULTORES el Ing. Wexler manifestó : "El equipo profesional de asesoría técnica ... lo conforman diez profesionales costarricenses de reconocida capacidad, además tenemos una empresa asesora con sede en New York especialista en aeropuertos".

Respecto a la recomendación de INGENYA de la demolición del edificio existente para construir uno nuevo se le pregunto ¿Así lo recomendaron ustedes o nada más se quedaron con ese conocimiento? ¿ Fue recomendado al Organo Fiscalizador?. Respondió el Ing. Wexler : "Así consta en nuestro Informe de Estudio de Anteproyecto".

Ante la manifestación : " Nos sorprende saber que a contrapelo de la opinión técnica de ustedes, de la aceptación del Organo Fiscalizador, el CETAC decide rehabilitar. ¿Conoce Ud. las razones técnicas de esa decisión del CETAC?. Respondió el Ing. Wexler : "Las desconozco".

Continúa diciendo el Ing. Wexler : "Mantenemos una muy estrecha relación con el equipo técnico del Organo Fiscalizador y en su momento conversamos de los aspectos positivos en cuanto a la demolición para una reconstrucción de la terminal".

Ante la pregunta ¿Me podría decir con que personas conversaron ustedes en el Organo Fiscalizador?. Respondió el Ing. Wexler : " Usualmente es con la Inspectora de Obras, que es la Arquitecta Tatiana Rodríguez".

En relación con el tema de la pista manifestó el Ing. Wexler : "Al finalizar el mes de diciembre se formó una Comisión Técnica integrada por Miembros del CETAC, del Organo Fiscalizador y nosotros".

“En esa oportunidad se nos solicitó colaboración en cuanto a la medición de cantidades de obras y en una sesión interna en el Organo Fiscalizador se asignaron costos a esas cantidades de obras”

Ante la pregunta “¿participaron ustedes de alguna manera con la experiencia de ustedes en esa asignación de costos? Respondió el Ing. Wexler : “Si participamos y los costos que asignamos a cada una de las cantidades que habíamos calculado previamente fueron tomados de la oferta de AGI ... Se hizo una tabla en Excel donde se consignaron las cantidades de obra, los precios unitarios de la oferta de AGI; la multiplicación de ambos que da el subtotal para cada renglón de ese presupuesto y una comparación de precio tope desglosado a su vez en los mismos renglones ”.

Ante la pregunta ¿... recuerda usted si pasaba de doce millones el monto establecido en esa tabla? Respondió el Ing. Wexler : “ ... considerando el CEMAC era alrededor de trece millones... Trece millones incluye el 17% del CEMAC”.

Ante la pregunta ¿ ...es esa suma de \$11.11 millones la suma que ustedes arribaron sin incluir contingencias sin incluir el 17% de CEMAC”. Respondió el Ing. Wexler “Con algún margen de error es correcto lo que usted está diciendo”.

Continua manifestando el Ing. Wexler :

“Las cantidades de obra que calculamos nosotros fueron calculadas a partir de los planos que había presentado el gestor para la construcción de la pista”.

Ante la pregunta ¿Y en el seno de esta Comisión Técnica ...estuvieron de acuerdo en que esa era la base presupuestaria? Respondió el Ing. Wexler: “Estuvimos de acuerdo que ese presupuesto reflejaba lo que debía costar la pista de acuerdo con la oferta de AGI”.

**13. Arq. Tatiana Rodríguez. Encargada de Obras del Organo Fiscalizador.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : 016 del 26-2-02.**

Ante la pregunta ¿Cual es su posición en el Organo Fiscalizador? Respondió la Arq. Rodríguez : “Soy Inspectora de Obras”.

Continúa manifestando : “ ... trabajé con Aviación Civil, empecé a trabajar en marzo del 2000 en el Departamnto de Infraestuctura Aeronáutica”.

Ante la pregunta ¿En marzo de 2000 empezó con el CETAC y su labor era?. Respondió : “Encargada... de la supervisión de obras de la nueva termina”.

Ante la pregunta ¿Cuándo es que usted asume la inspección de obras?. Respondió : “ En mayo del año pasado cuando doña Jill me llamó a trabajar en el Organo Fiscalizador como una más de las inspectoras de obras”.

Ante la pregunta ¿A quien responde usted dentro de la estructura actual del Organo Fiscalizador? Respondió : “Al Inspector General”.

Ante la pregunta ¿... usted ha estado manejando casi todo lo relacionado con la inspección de obras?. Respondió : “ Si señor. A solicitud de la Master Jamieson”.

Continua manifestando la Arq. Rodríguez :

“En el mes de diciembre se formó una Comisión por parte del CETAC con el propósito de aclarar los temas de la pista principal 07-25”.

“... teníamos que pedirle al gestor interesado que elaborará el WBS -detalle de tareas- de acuerdo a los requerimientos que nosotros necesitábamos para poder llevar a cabo la obra”.

Ante la pregunta ¿Me puede usted dar los nombres de los Directivos del CETAC que formaron la Comisión?. Respondió : “El Ing. Mario Rodríguez y el Ing. Eduardo Ulloa”.

Ante la pregunta ¿Tiene usted relación con el Ing. Mario Rodríguez?. Respondió : “ Es mi papá”.

Ante la pregunta ¿Cuál era el problema que había?. Respondió : “El desglose de tareas del WBS no alcanzaba en nivel de detalle que nosotros requeríamos”.

Ante la pregunta ¿Es decir que el gestor no estaba cumpliendo con los términos contractuales? ¿Había un incumplimiento del gestor?. Respondió : “ Si señor”.

Ante la pregunta ¿Cuándo les presentó el Gestor a ustedes la información adicional requerida por el contrato, hay documentos que lo demuestren...?. Respondió la Arq. Rodríguez : “Sí señor”. “Hubo información que la recibimos el 2 de enero y hubo otra información... “. “El 21 de diciembre lo único que nos hace falta para poder tomar esa decisión es el WBS correcto; información que recibimos a satisfacción el 2 de enero”.

**14. Lic. Fabiana Gutiérrez. Asesora Legal del Organo Fiscalizador.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : 016 del 26-2-02.**

Ante la pregunta ¿Cuál es entonces su relación con el CETAC?. Respondió la Lic. Gutiérrez : “ Mientras Jill estuvo de inspectora general... Ella siempre me llevaba a mí como asesora legal...”

Ante la manifestación “ ... incluso yo pensaba que usted era abogada del CETAC”. Respondió Lic. Gutiérrez : “Sí”. “Yo no soy funcionaria pública con exclusividad para el Organo Fiscalizador. Yo puedo atender otros asuntos, también. No me están pagando, pero con mucho gusto yo los puedo asesorar. No hay ningún problema”.

Ante la manifestación “ Usted está actuando como asesora legal de dos órganos que son totalmente diferentes en su concepción. Uno es un órgano decisorio y el otro un Organo Fiscalizador. ¿No tiene usted los dos sombreros? ¿No cree que es perjudicial?. Respondió : “ Sí. El CETAC es una de las partes del contrato que en efecto son fiscalizadas por el Organo Fiscalizador pero le puedo dar garantía de que yo en ningún momento voy a nublar mi objetividad como fiscalizadora por venir a asesorar a usted en una comisión investigadora. No tengo ninguna prohibición para hacerlo”.

“El Organo Fiscalizador tiene independencia mental y de actuación como lo establece la Contraloría, pero es un órgano asesor del Consejo Técnico de Aviación Civil...”

En relación con la fecha 17 de diciembre se le preguntó ¿A esa fecha el Gestor no había entregado lo que le obligaba el Contrato para que el Organo Fiscalizador pudiera pronunciarse y dar o no el visto bueno a una orden de inicio? Respondió : “Así es”.

Ante la pregunta ¿antes de que se conformara la Comisión había presentado el Gestor su presupuesto en relación con las obras de la pista 07-25?. Respondió “Así es, pero no a satisfacción del Organo Fiscalizador...”.

Manifestó la Arq. Rodríguez : “El presupuesto de la pista 07-25 no ha sido, o sea el costo real de la pista 07-25 no ha sido aprobado”. Se le preguntó ¿Y la orden de inicio ya se dio?. Respondió : “ Si señor”.

“Se dio una orden de inicio fundamentada en un dato”. Se le preguntó ¿Cual dato?. Respondió : “\$17.775.000 más o menos”.

**15. Lic. Percy Avila. Asesor Financiero del Organo Fiscalizador.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : Acta 016 del 26-02-02.**

Ante la pregunta ¿De cuanto es la aprobación por parte del CETAC y el monto?. Respondió : “ Se aprobó el monto, como predio tope máximo de monto del presupuesto no del valor real de la obra, ya que eso es posterior a la construcción”. “En el precio tope aprobado en la oferta y en el modelo financiero, \$17.786.000”.

“Nosotros siempre tratamos de que el monto del presupuesto se ajustara a lo aprobado en la oferta”.

“Don Guillermo el precio de la oferta era de \$15.207.000”.

Ante la pregunta ¿Al 2 de enero ya había entregado absolutamente todo lo que dice el Contrato?. Respondió el Lic. Avila : “Si, el 2 de enero en mi criterio, en la parte financiera...”.

**16. Ing. José R. Durán Zonta. Inspector General a.i. del Organo Fiscalizador.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : 016 del 26-2-02.**

Ante la pregunta ¿cuándo presentó el presupuesto definitivo el Gestor?. Respondió el Ing. Durán : “ ... No tengo la fecha pero fue antes del dos de enero”.

“... Hacían falta ciertos documentos que no era necesario tenerlos en ese momento, sí después para hacer la fiscalización. Entonces enviamos la nota

diciéndole al CETAC que apruebe la orden de inicio siempre y cuando haga la salvedad de que solicite esos documentos, que en ese momento no eran necesarios”.

17. Ing. Mario Rodríguez, Director de CETAC.

**Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto : 018 del 28-2-02.**

En relación con el presupuesto de la Comisión Ad-hoc y la orden de inicio de los trabajos de la pista 07-25 manifestó :

“... ese es el valor del documento para nosotros. ... un recurso de trabajo que le damos al Organo Fiscalizador para que pueda en un momento determinado poner sobre la mesa a ALTERRA cuestionarla sobre el por qué sus datos son tan altos. ... Para control de costo, el Organo Fiscalizador va a tener dos alternativas, el tope que le está dando ALTERRA como precio de costo y la información que ya nosotros manejamos, de cuáles podrían ser otros rangos de precios y eso le va a ayudar al Organo Fiscalizador a saber que tiene que estar muy atento...”

“El otro aspecto importante es que el Gestor, por el contrato mismo es un asesor. Nosotros tenemos dos asesores según el contrato: uno es el mismo Gestor y otro es el Organo Fiscalizador...”

18. Lic. Carlos Manuel Fernández Alvarado. Director del CETAC

**Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto. Acta 020 del 6-03-02.**

Ante la pregunta ¿en ningún momento este tipo de documentos tan relevantes donde el Gestor esté pidiendo al Estado que le preste \$12.4 millones de dólares se les facilita con alguna documentación a los señores Miembros del CETAC si o no ? Respondió el Lic. Fernández . “ Si las actas dicen que lo conocimos, don Guillermo si lo conocimos”.

“...Yo voté la recomendación del Organo Fiscalizador. Yo no soy experto en finanzas ni en proyección de finanzas. Me pareció bien la recomendación que se hizo.”

“Con el aval de Jamieson, en los documentos que constan en el expediente me pareció que era conveniente aceptar su recomendación; pensando que era importante para el país que se continuara con el proyecto de Gestión Interesada...”

Ante la pregunta : Ustedes leyeron el Memorandum de Entendimiento. ¿ en algún momento se aprobó lo que dice ese Memorandum? Respondió el Lic. Fernández : “Como Memorandum de Entendimiento nunca fue sometido a votación”.

Ante la pregunta ¿a quien le corresponde conseguir la plata para que este proyecto salga adelante?. Respondió el Lic. Fernández : “Al inversionista, don Guillermo”.

Ante la pregunta ¿Designó el CETAC formalmente haciéndolo constar en actas en alguna sesión, al Presidente del CETAC, señor Feinzaig como representante del Consejo, para comprometerlo y para negociar directamente y hacer aceptaciones en nombre del CETAC con los acreedores y con el Gestor para resolver este tema?. Respondió el Lic. Fernández: “No recuerdo don Guillermo si existe un acta que diga eso”. “ Pero iba en referencia su pregunta a que no tengo conocimiento de ningún artículo que en forma expresa haya autorizado a Eliécer Feinzaig”.

Ante la pregunta ¿Quien recomendó el nombramiento de la Arq. Tatiana Rodríguez como Jefe de Obras y de Fiscalización y Supervisión de obras en este asunto de la Gestión Interesada?. Respondió el Lic. Fernández : “ como lo establece el Contrato... esos nombramientos los hizo doña Jill Jamieson”.

En relación con el traspaso de acciones se le preguntó ¿domina Bechtel?. El Lic. Fernández respondió : “Tendría el mayor capital accionario. Si señor... Tendría la mayoría”.

En relación con un oficio de ALTERRA al Lic. Claudio Donato para que confirme que dichos traspasos accionarios se han realizado de conformidad con el Contrato de Gestión Interesada se le preguntó ¿porque ALTERRA decide dirigirse directamente a un asesor? ¿ ... a usted le parece razonable y normal este tipo de situaciones? Respondió el Lic. Fernández : “Me parece impropio”.

20. Lic. Carlos Castro. Ministro de Obras Públicas y Transportes.
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto. Acta 021 del 7-03-02.

Hizo las siguientes manifestaciones :

“Cuando yo ingresé ya el Presidente del CETAC era el Viceministro... don Eliécer estaba como Presidente del CETAC y hasta el día de hoy lo es en representación mía.”

“Don Eliécer ha sido la persona que preside el CETAC, es la figura gubernamental ahí, pero creo que es una responsabilidad de todos los miembros de la Junta Directiva del CETAC, con el respaldo del Organo Fiscalizador como órgano técnico”.

“... la posibilidad mía de interferir en las acciones del CETAC son muy limitadas y he querido mantenerme en ese límite”.

“Una de las razones que la señorita Jamieson alegó cuando se conformó esta Comisión - quizás una de las causas que la llevó a renunciar- era que no tenía apoyo político del Ministro, que aquí la iban a crucificar y que el Ministro no la apoyaba”.

Ante la manifestación : “ De previo a la visita del señor Feinzaig a Washington hubo acuerdo autorizándolo a tal tipo de compromisos...”

Respondió el Ministro Castro : “ Yo creo que sí debió tomarse una decisión colegiada, máxime cuando se trataba de la negociación de un Contrato en esos términos. Por supuesto, tenía que tomarse una decisión colegiada”.

“ ...Si él fue acompañado de ellos, hay una responsabilidad compartida, no solo de él sino también de los técnicos y sobre todo de la Sra. Jamieson que era la Fiscalizadora si lo asesoró o no lo asesoró mal o bien”.

“Además, si es un acto que requería la colegiatura es un acto anulable e imagino que no se ha puesto en práctica, en ningún momento, en detrimento de las arcas nacionales ni se ha ejecutado.

“Si esto lo aprobó el CETAC tenía que tener una formulación técnica y una aprobación del Organo Fiscalizador para tomar una decisión de este tipo. Primero tenía que tener un sustento técnico del CETAC ... y en segundo lugar requería el respaldo de la Fiscalizadora, señora Jill Jamieson quien creo que todavía estaba y tenía toda la responsabilidad”.

Ante la manifestación “ Señor Ministro ... en esa Sesión 79-2001 del 28 de agosto de 2001 del CETAC en la que se aprueban los \$18.661.000 dólares, es decir, los \$15.161.000 adicionales para el bolsillo del Gestor, lo consignan a usted como presente en la pág. 1544...” . Respondió el Ministro Castro : “Vamos a revisar esa acta en donde se me consigna como presente, porque han sido muy pocas las actas del CETAC en que yo he estado y por lo menos en lo que han sido decisiones de este tipo, es extraño...”

Continuo diciendo el Ministro Castro :

“... me resintió una situación de ella y fue que me envió un correo bastante duro donde me decía que yo como Ministro los había abandonado, que no les daba el apoyo político...”

“.. si hubo violaciones del Contrato fueron avaladas por ella, porque ella era la fiscalizadora; era la persona responsable de esa relación contractual entre el Gestor y el CETAC...”

En relación con una reunión donde participaron el Viceministro Feinzaig, el Ministro Castro y el Sr. Romeu con el Presidente Rodríguez manifestó el Ministro Castro : “ El señor Al Romeu llevaba una agenda de temas... la presentación fue irrespetuosa porque a un Presidente de la República no se le van a llevar asuntos que son propios de otros órganos, él no está para resolver eso; ni siquiera el Ministro los tiene que resolver, porque no es de resorte mío, sino que es del CETAC y del Organo Fiscalizador”.

En relación con la Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias manifestó el Ministro Castro : “... con lo que me informó Eliécer, la señorita Jamieson ... no estaba de acuerdo con los montos pactados entre las aerolíneas y ALTERRA, eran montos pactados directamente entre las aerolíneas y ALTERRA de ese cuatro sesenta”.

“Pero otra cosa es que haya documentos donde yo haya girado directrices o que el CETAC haya tomado acuerdos en tarifas”.

Ante la manifestación de lo publicado por la Nación el 24 de noviembre de 2001 donde el Ministro Castro señaló que se llegó a un acuerdo con el Gestor Interesado y las aerolíneas ... para fijar la tasa por el uso de las instalaciones aeroportuarias por un monto de \$4.69 por pasajero, manifestó el Ministro Castro :

“... Estamos hablando y me preguntan y yo le digo : si hay la posibilidad de que se dé esa tarifa”.

Ante la pregunta ¿Podría usted o el señor Presidente ... ordenar al CETAC que se apruebe alguna solicitud del Gestor?. Respondió el Ministro Castro : “No señor. Ni lo podemos hacer ni lo hemos hecho ni lo intentaríamos.”

Ante la manifestación “ La Inspectora de Obras ... es una arquitecta que está recién graduada; es hija de un directivo del CETAC, del Ing. Mario Rodríguez, no tiene experiencia y no es el profesional apropiado, porque para inspección de obras - y más obras de esta magnitud lo que se utiliza son ingenieros civiles”. Respondió el Ministro Castro : “ ... le voy a hacer una nota al CETAC... para que me informen sobre esta situación”.

21. Lic. Eliécer Feinzaig, Viceministro y Presidente del CETAC
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto. Acta 023 del 13-03-02 y Acta 024 del 14-03-02

Manifestó lo siguiente :

“... la decisión de diferir los 12.4 millones de dólares fue una decisión política. Tenía sustento técnico pero fue una decisión política... El Organo Fiscalizador ... recomienda y asesora, pero las decisiones las toma el ente técnico político que es el CETAC o las autoridades políticas del país que son elegidas y nombradas -justamente- para tomar ese tipo de decisiones”.

Ante la pregunta ¿Fue en el espíritu de esa colaboración que el CETAC lo envió a usted y a otras personas a Washington a hablar con el IFC?. Respondió el Lic. Feinzaig : “ Fue con el espíritu de encontrar una solución al problema que estaba dando como resultado que el IFC no pudiera recomendar el primer desembolso del crédito lo que hubiera podido tener una incidencia de atrasos en las obras... “

“El Gestor no apareció en la reunión del 13 de agosto que da origen a ese “Memorandum” y como usted verá el Gestor no firma”.

En relación con participación de Alterra se le pregunta ¿Quiénes son los abogados que participaron?. Respondió : “Don Carlos Valverde del Bufete Facio y Cañas y el Licenciado Uri Ruderman que es abogado de planta del Gestor”.

En relación con el Memorandum de Entendimiento se le preguntó ¿Qué dijo el Gestor en esa segunda reunión sobre su disposición de seguir o no con el proyecto?. ¿Hizo alguna manifestación en ese sentido?. Respondió el Lic. Feinzaig : “ ... Cuando ellos entraron y leyeron este documento que ya estaba firmado, su primera reacción fue que “se les cayó la mandíbula”, quedaron con la boca abierta, porque se quedaron realmente sorprendidos del acuerdo. No sé que intereses adicionales buscaban ellos, pero una vez pasada su sorpresa, dijeron : bueno, si esto es satisfactorio para el IFC es satisfactorio también para nosotros. Nosotros lo que buscamos es lograr el primer desembolso”.

Continúa diciendo :

“Este Memorandum de Entendimiento, ... se estableció con el objetivo de discutir los parámetros que debían determinarse a fin de que el IFC completara su modelo financiero de conformidad con los términos consistentes de la Gestión Interesada. En todo caso, el monto de \$18.661.000 que también es diferente al que establece en el Memorandum de Entendimiento - que es de \$18.4 millones de dólares; o sean hay una diferencia de \$261.000- fue recomendado al CETAC por la M Sc. Jamieson cuando le recomendó actualizar el modelo de proyecciones financieras con esos parámetros”.

“Quiero reiterar que la decisión que tomó el CETAC es congruente con las recomendaciones de la Máster Jamieson y que en todo momento se ha reconocido que la decisión es de carácter, estrictamente político. El Organo Fiscalizador ... no quiso puntualizar su recomendación. Sin embargo, lo deja abierto para que se difieran ingresos entre 7.5 millones y el monto señalado por los acreedores que ya sabemos es de 13.7 millones de dólares”

“ ... La decisión es claramente política del señor Presidente. Pero la recomendación técnica y el monto lo determina el oficio 124.”

En relación con la Tarifa de Instalaciones Aeroportuarias (TIA) manifestó el Lic. Feinzaig : “ ... Sí hubo conversaciones sobre la posibilidad de cobrar o de crear esa tarifa...

“La Máster Jamieson en su propuesta envió un borrador de decreto que ella redactó...”

“ El tema no se discutió en el CETAC, el tema nunca fue elevado al CETAC, por lo tanto no hay ninguna decisión del CETAC que revisar...”

En el caso de la ... TIA ... nunca existió una recomendación del Organo Fiscalizador, por lo tanto el CETAC nunca conoció este tema...”.

“Le envíe un correo electrónico a la MSc. Jill Jamieson solicitándole que hiciera un cálculo y una recomendación y que ella, sin que yo se lo hubiera solicitado le envié ese cálculo y su propuesta de decreto tanto al Gestor como a las Aerolíneas”.

“Fuimos a plantearle a la Contraloría la diferencia de criterio que existía, por un lado las aerolíneas y ALTERRA estaban de acuerdo con un monto y por otro lado la M Sc. Jamieson considerada que el monto apropiado era otro. Las aerolíneas y ALTERRA consideraban que el monto correcto era de 4.69 y la M Sc. Jamieson consideraba que el monto correcto era de \$ 4.01 y no de un \$ 1.3 señor Presidente”

Respecto al tema de los doceavos manifestó : “... yo no puedo referirme directamente al tema de los doceavos, porque al respecto hay un recurso de revocatoria pendiente de resolución en el CETAC...”

En relación con la interferencia de Casa Presidencial en asuntos de ejecución del contrato responsabilidad del CETAC se le preguntó ¿Hubo alguna comunicación del Presidente de la República para que movieran ese asunto de la orden de inicio de la pista 07-25? ¿De parte de Andrés Rodríguez? Respondió el Lic. Feinzaig : “Como le dije anteayer bajo juramento yo no he recibido ninguna llamada de don Andrés Rodríguez en los catorce meses y medio que llevo en mi puesto para discutir temas relacionados y mucho menos para darme órdenes sobre la Gestión Interesada. El es un asesor del Presidente de la República no es el que gira las órdenes y en eso ha sido muy respetuoso hacia este servidor”.

En relación con la aprobación del presupuesto para la pista 07-25 manifestó el Presidente del CETAC : “ Es evidente del acuerdo que acabo de leer que se aprobó el anteproyecto conceptual, el plan de ejecución y el proyecto definitivo. No dice aquí que se haya aprobado el presupuesto...”

Ante la manifestación : “... El problema es que se aprueba el proyecto definitivo al Gestor y con ello se aprueba el presupuesto definitivo, porque esos diecisiete

millones setecientos y pico mil dólares en el caso más extremo de la situación, sería aquello que el Gestor recibiría por esa obra, si se dieran contingencias de toda índole”. Respondió el Viceministro : “Y no se le podrán aprobar contingencias por encima de ese monto. Porque contractualmente así lo establece”.

Ante la pregunta ¿Por que aprueba el CETAC ese monto de \$17.8 millones de dólares sin intentar rebajarlo? Porque la Administración velará porque los costos sean los mínimos para los usuarios y para la administración y que se pase lo mínimo a tarifas”. Respondió el Lic. Feinzaig : “... la Contraloría nos dice que los costos a incorporar en la metodología tarifaria deben ser los menores, entre los ofertados y los costos reales de ejecución de obras... si el costo real de la obra resultare menor al costo ofertado, entonces el costo real de la obra menor al cotizado, será el que se traslade a las tarifas”.

Ante la pregunta ¿ se ha dado el inicio de alguna obra sin la autorización de la Administración? Respondió el Viceministro Presidente del CETAC : “ Si señor”. Se le manifestó : ... es un incumplimiento del contrato que se podría considerar grave”. Respondió : “ ... nada más le acepto que es un incumplimiento del Contrato por el cual se le han abierto procedimientos administrativos al Gestor...”

Ante la pregunta ¿Ha habido un cobro excesivo de tarifas por parte del Gestor?. Respondió : “ Es un tema al que no me puedo referir, porque hay un recurso de revocatoria pendiente”.

**22. Lic. Claudio Donato, Abogado y Asesor Legal del Organo Fiscalizador ,
M.Sc. Jill Jamieson, exinspectora General del OFGI
Declaraciones en la en Comisión Investigadora del Contrato del
Aeropuerto. Acta 026 del 20-03-02.**

Manifestaciones del Lic. Donato :

Ante la referencia al Lic. Uri Rudelman :¿sabe usted si él tiene poderes generalísimos en la Sociedad Alterra Partners?. Respondió : “ No señor, lo desconozco”.

Ante dicha respuesta el Presidente de la Comisión manifestó “ Quiero que conste en actas que, de conformidad con el Registro Mercantil, don Uri Ruderman

Wohlstein tiene poder generalísimo sin límite de suma actuando en forma conjunta con una serie de personas, dos a dos”.

Ante la pregunta ¿Considera usted que hay notables coincidencias entre el documento que le envía de previo don Uri Rudelman con fecha 20 de agosto y el acuerdo del CETAC?. Respondió el Lic. Donato : “Me parece que si y es lógico que así sea”.

Respecto al documento se le manifestó al Lic. Donato: “ ... Hay notables coincidencias en el documento que envía don Uri. Señores Diputados es un documento en donde comunica literalmente lo siguiente : Según lo conversado entre el Presidente de la República y el Presidente de BECHTEL ENTERPRISE le remito el acuerdo con los ajustes acordados... Eso se consigna en el acuerdo que se toma el día 28 de agosto de 2001 en la sesión 79-2001 donde coinciden notablemente todas las instrucciones que gira el señor Uri Rudelman en su e-mail con lo que acuerda el CETAC posteriormente al recibo de esa instrucción...”. Respondió el Lic. Donato : “No es cierto que este e-mail va dirigido solo a mí... también a doña Jill Jamieson... a Al Romeu, Alfredo Aguilera, Carlos Aguilar, Eliécer Feinzaig”.

Ante la manifestación : “ ... en el modelo de proyecciones financieras que aparece en el documento contractual no aparecen los \$21.5 millones de dólares que se le pagan a TBI-AGI de conformidad con los rubros 75 y 88 del modelo de proyecciones financieras modificado ¿Estamos claros? Respondió el Lic. Donato : “Estamos claros”.

Se le pregunta ¿ El hecho de que en el modelo de proyecciones financieras modificado aparezcan \$21.5 millones de dólares afecta los flujos de cada del proyecto en relación con los flujos de cada que aparecen en el Contrato?. Respondió el Lic. Donato . “Si claro...”.

Ante la pregunta ¿ese modelo financiero que se le aprueba al Gestor, que no es el del Contrato afectó los flujos de caja del proyecto en relación con los flujos de caja contractuales?. Respondió : “ Sin duda”.

En relación con el acuerdo del CETAC de un aumento en los gastos de desarrollo de \$15 millones de dólares a favor del Gestor, se le manifestó al Lic. Donato :

“Usted estuvo en Washington en la conversación con el IFC ... ¿No le causó algún tipo de sorpresa el tema”.

Respondió el Lic. Donato : “ Desde luego que me causo sorpresa y creo que es un asunto que ha dado mucho que hablar”.

Respecto al contenido de varios e-mails entregados por la Sra. Jamieson a la Comisión Investigadora se destaca lo siguiente :

-Un e-mail del 19 de agosto 2001 escrito por el Sr. Al Romeu al Sr. Andrés Rodríguez donde le dice : “ ... estimado Andrés, te escribo directamente dada la urgencia de resolver de manera clara y directa los graves problemas que sigue enfrentando la concesión del Aeropuerto...”

-Un e-mail del 20 de agosto de 2001 donde el Sr. Rodríguez responde al Sr. Romeu diciendo : ... creo que el CETAC ha tenido una actitud flexible para ayudar a resolver este problema pero tenemos que entender las limitaciones que tiene, con buena voluntad de todos, estoy seguro que mañana mismo resolveremos este asunto pendiente...”

-Un e-mail del 20 de agosto de 2001 donde el Viceministro Feinzaig le escribe al señor Andrés Rodríguez : “... Andrés me pareció muy bien tu respuesta a Al... hay consideraciones que hay que analizarlas con cuidado, pues sería más bien contraproducente cuando la Contraloría General de la República meta la nariz...”

-Un e-mail del representante de ALTERRA, Sr. Uri Rudelman del 20 de agosto de 2001 donde dice : “... según lo conversado entre el señor Presidente de la República y el Presidente de BECHTEL le remito el acuerdo con los ajustes acordados los cuales han sido marcados con el color amarillo...”.

Ante la manifestación . “ ... los grandes rasgos del “Memorandum de Entendimiento” y los hechos fundamentales en cuanto a los millones de dólares que es lo que aquí interesa, especialmente al Gestor y por supuesto a la Administración Pública y a esta Comisión, están incorporados”.

Respondió el Lic. Donato : “Sí”.

Se le pregunta a la Sra. Jamieson en relación con el Memorandum de Entendimiento ¿en que condición firmó usted? ¿Usted tenía poderes para comprometer como tiene poderes el señor Feinzaig en el CETAC? Respondió :

“No jamás. Yo era más que todo un testigo, yo como Inspectora General no tenía potestades para comprometer al CETAC en nada”.

En relación con el déficit de financiamiento se le pregunto ¿Un déficit de dinero?. Respondió el Lic. Donato : “ Así es”.

Se le preguntó ¿Provocado por el Gestor?. Respondió : “ Si señor. Ese es mi criterio”.

“El Gestor tiene la obligación de aportar todos los recursos que se requieran para este proyecto, eso es parte de la obligación, es una obligación financiera”.

Ante la pregunta ¿Quiere decir que tenía el deber de aportar el capital?. Respondió el Lic. Donato : “Sin duda”.

Ante la pregunta ¿Violó el Gestor la cláusula 10.7 cuando dijo que dejaba el proyecto botado?. Porque lo dijo. Respondió el Lic. Donato : “Si el CETAC hubiera tomado la decisión de no diferir los ingresos”.

“Si el CETAC no hubiera diferido ingresos y el Gestor decide irse porque no tiene recursos, hubiera sido una violación a la cláusula 10.7 y 10.1 del Contrato.”

Manifestaciones de la Sra. Jamieson :

En relación con los pagos a TBI-AGI dijo la Sra. Jamieson: “... Al momento de calcular el déficit de financiamiento que era \$7.5 millones de dólares se incluyó la incidencia de esos pagos a TBI-AGI. Esto lo utilizamos para calcular el déficit de financiamiento, el flujo de caja es tanto, estos son los gastos...”

“Estos son los pagos correspondientes al Acuerdo TSA entre GAI, la Empresa de Gestión Aeroportuaria Internacional y ALTERRA PARTNERS”.

Se le preguntó a la Máster Jamieson ¿Estaban contemplados en el contrato que se firmó? Respondió “No”.

“Yo no recomendé los \$12.4 millones de dólares... Se recomendó que los ingresos diferidos no sean mayores que los siete punto cinco...”. Después decimos : “... con el fin de determinar o lograr el primer desembolso, el CETAC decidió subsanar este déficit en su totalidad, razón por la cual era necesario diferir un monto mayor que los \$7.5 millones de dólares...”

“... yo renuncié a raíz de este e-mail ... que se refiere al acuerdo entre el Presidente de la República y el Presidente de BECHTEL ...”

“Esto no quiere decir... que no se justificaran los \$12.4 millones de dólares. Es sencillamente que yo no recomendé el diferimiento de este monto”.

“Hay aspectos que el Gestor podría reducir con un poco de control de costos”.

“... en horas de la tarde, don Eliécer me llamó vía telefónica para decirme que en una llamada telefónica sostenida entre el Presidente de la República y el Presidente de BECHTEL ... se había acordado diferir \$12.4 millones de dólares”.

Se le preguntó ¿Quién determina el monto?. Respondió la Sra. Jamieson : “La decisión se tomó en Casa Presidencial”.

Continúo diciendo sobre las negociaciones con los acreedores : “ La primera vez sí me pareció muy extraño porque no corresponde realmente al Gobierno sentarse con los entes financieros del Gestor.”

En relación con los gastos de desarrollo en el sentido de quesí en la oferta decía que eran de 3.5 millones y eso se firma un contrato, de pronto, se admita una suma 15.1 millones de dólares mayor. Se le pregunta ¿Que sabe usted de esto? ¿Cómo nos explica esa situación? Respondió la Sra. Jamieson : “... ese aumento de 3.7 millones de dólares - que estaba indicado en la oferta y ajustado por el “flat fee”- y los 18 millones de dólares, era una barbaridad que no se explicaba y requiere de un gran análisis”.

Continúa diciendo al respecto la Máster Jamieson .

“Personalmente don Guillermo y demás compañeros, este aumento de 15 millones de dólares en gastos de desarrollo y financiamiento me parece extraordinariamente difícil de aceptar. Va a requerir de un análisis minucioso por parte del CETAC, pero ¡Ojala ! fuera la ARESEP que lo hiciera... “

En relación con la aceptación del CETAC de \$18.4 millones en gastos de desarrollo manifestó la Sra. Jamieson : “... obviamente el señor Feinzaig no tenía

autoridad para aceptar esto a nombre del CETAC por ser el CETAC un órgano colegiado”.

Ante la pregunta ¿... si no había memorando de entendimiento firmado no había desembolso de dinero?. Respondió la Sra. Jamieson : “No lo sé. Honestamente había tanta confusión en esos momentos, tantos modelos financieros, tantos supuestos, esta no es la manera como alguien debe trabajar...”

Continúa diciendo la Sra. Jamieson : “... es que el problema no es algo imputable al Gobierno, es algo imputable al Gestor. Sus gastos han aumentado en absolutamente todo, se han duplicado los gastos de operación y mantenimiento, se han agregado como \$800 mil dólares por año en gasto a TBI y AGI. Ahora ellos están pagando los intereses sobre su deuda durante los primeros tres años... El resultado es que sus ingresos totales son menores que los proyectados en cuanto a la posibilidad de reinvertir en el proyecto... el déficit de financiamiento nació efectivamente en aumentos de costos del Gestor, esos aumentos fueron extremadamente grandes. Esos aumentos en los costos significa que tiene menos dinero disponible para invertir en el proyecto lo que hace que el Gestor necesite aportar más capital fresco. Cuando ellos ven esto y además el Gobierno no sube sus tarifas básicamente dicen : ... nosotros en la oferta dijimos que vamos a aportar capital fresco como 18 millones de dólares, así es, pero ahora debemos aportar 30 porque nuestros costos han subido, entonces nos vamos del país”.

“No fue el CETAC el que inventó el problema, esto vino de presiones muy fuertes del Gestor para renegociar los términos del contrato”.

En relación con la reunión que tuvo la Sra. Jamieson con el Presidente Rodríguez, el Ministro Castro, el Viceministro Feinzaig y el Sr. Andrés Rodríguez se le preguntó ¿El Presidente le dijo a usted que él había negociado el tema?. Respondió la Sra. Jamieson : “No. El había dicho que sí, en las discusiones que él había tenido, el día anterior con BECHTEL, que fue que cuando ellos llegaron a los \$12.4 millones de dólares”.

Se le preguntó ¿usted califica inocente la participación del Presidente?. Respondió la Sra. Jamieson. “Inocente en términos de como él me explicó que BECHTEL había dicho que el CETAC previamente en el acuerdo 71-2001 había aprobado...”.

“Si para nada me consultaron y esa era la razón por la cual yo estaba un poco frustrada”.

“... Las protestas eran justamente en contra del Organo Fiscalizador. Había un enorme esfuerzo del Gestor para sacar a Jill del proyecto”.

“... Creo que don Eliécer Feinzaig estuvo con él, me imagino que lo asesoró sobre el tema. Sería imposible que el Presidente tuviera todos los detalles del modelo y hacer ese tipo de cosas en su discusión”.

En relación con la intervención de la Sra. Jamieson posterior al acuerdo del Presidente Rodríguez con el Presidente de BECHTEL manifestó la Sra. Jamieson: “La intervención mía era muy necesaria”. Se le preguntó ¿para qué?. Respondió la Sra. Jamieson : “Para justificar la decisión”.

En relación con la decisión de la Sra. Jamieson de renunciar manifestó : “... El señor Presidente dijo que eso era muy excepcional, en aras de resguardar los intereses públicos y que iba a mandar un mensaje al Gestor para que no lo contactara más.” Se le preguntó ¿Cumplió con su palabra el Presidente?. Respondió la Sra. Jamieson :”Obviamente no”.

Continuó diciendo la Sra. Jamieson en relación con el monto de los ingresos diferidos : “... Lo que pasa es que este monto reduce el monto de capital que ellos deben aportar; entonces, en lugar de aportar su propio capital, se está pagando a TBI-AGI ochocientos mil dólares anticipados”.

23. M Sc. Jill Jamieson Ex-Inspectora General del Organo Fiscalizador. Acta 027 del 21-03-02.

Se le pregunta ¿cuál es el efecto de la decisión que tomó el Gobierno de prestar \$12.4 millones en lugar de los \$7.5 millones señalados por el Organo Fiscalizador”. Respondió la Sra. Jamieson : “... diferir \$12.4 millones de dólares en lugar de \$7.5 reduce el monto de capital fresco que el Gestor aporta a este proyecto. Es una reducción de dinero de su bolsillo”.

En relación con los aportes de capital del Gestor al proyecto según las cláusulas 10.6 y 10.7 manifestó la Sra. Jamieson : “A mi parecer es totalmente claro que esa es una contribución mínima...El capital es una exposición mínima de la sociedad gestora a los riesgos del proyecto...Yo comparto la interpretación suya de que

esto no es una contribución máxima de capital. Es un mínimo... Esa es una contribución mínima no es un máximo y corresponde exclusivamente al Gestor aportar capital, sea por reinversión o por aportes frescos de capital para cumplir con las disposiciones...”.

“... yo como uno de los autores y negociadores del contrato, puede decir que de acuerdo con mi entendimiento del Contrato lo que dijo don Eliécer no es consistente con lo que dice el Contrato...”. “A mi juicio es incorrecto”.

Respecto a la tarifa “TIA” se le pregunta ¿A usted le pidieron que redactara un borrador de decreto para esa tarifa?. Respondió la Sra. Jamieson: “Sí”.

“Ante el Consejo Técnico ... hice una presentación sobre la TIA... Dijimos que era un poco incómodo en aquel momento porque mientras no se resolviera la situación de los famosos doceavos o cobro excesivo de tarifas para áreas públicas en el Aeropuerto era imposible determinar el monto”.

Ante la pregunta ¿El Gestor no estaba cumpliendo con el Contrato?. Respondió la Sra. Jamieson : “Mantenía la posición de que no iban a aportar más capital ... las razones por las cuales tenían un déficit de financiamiento eran imputables al Gestor :aumentos de costos, ineficiencias, etc.

Continúa manifestando : “ ... Pero mi criterio personal es que este es un Contrato en el que todas las partes deben cumplir. El Gestor no cumplió con su obligación de aportar...”. Se le dijo : “No cumplió, violó el Contrato... si no cumplió igual violó el Contrato”. Ante esto la Sra. Jamieson dijo : “Por supuesto sí”.

En otro orden de asuntos dijo :

“BECHTEL es conocida a nivel internacional como una empresa fuerte por su habilidad de exigir cosas ... Si hoy en día no solamente Costa Rica está con problemitas con BECHTEL... En Boston hay un proyecto que se llama el “Big Dig” es un proyecto multimillonario. BECHTEL es uno de los consultores y se ha creado un pleito por sobregastos, ha llevado al Gobernador al Senado de los Estados Unidos...”.

En relación con el proyecto y presupuesto de las obras de la pista 07-25 manifestó la Sra. Jamieson : “Yo entiendo que ellos han aprobado un presupuesto definitivo de obra de \$17.7 millones de dólares”.

Ante la pregunta ¿.. tuvo tiempo el Organo Fiscalizador para hacer el estudio...? ¿... tuvo tiempo el Organo Fiscalizador para hacer una valoración correcta del documento que le envió el Gestor?. Manifestó la Sra. Jamieson : “ Personal y profesionalmente jamás hubiera podido analizar debidamente un presupuesto en unas horas, por cuanto se tiene que hacer las referencias... creo que la respuesta más contundente en este momento es la dada por el mismo Organo Fiscalizador. Percy Avila, el asesor financiero indicó que él aún no había concluido su análisis, Así lo consignó claramente en su escrito”.

Se le pregunta ¿Viola todo ese el Contrato?. Respondió la Sra. Jamieson “A mi parecer no se cumple con los términos del Contrato, en cuanto a los deberes de la administración relacionados con el análisis ex-ante de los insumos del proyecto definitivo”.

Se le preguntó ¿No cumple con el contrato? Respondió “A mi juicio no cumple con el 2.4.17 del Contrato ni tampoco con los deberes establecidos en el Contrato signados a la Administración con respecto a la fiscalización”.

Respecto al contrato de ALTERRA con GAI y los pagos que no aparecían antes en el Contrato y que ahora sí aparecen, los llamados rubros 75 y 88 del modelo financiero que el Gestor presentó se le preguntó a la Sra. Jamieson ¿A que se refieren esos pagos?. Respondió :”Existe un contrato que se llama “Technical Services Agreement”.

Se le preguntó ¿Es un contrato ajeno al Contrato de Gestión Interesada?. Respondió la Sra. Jamieson : “Correcto. Es un contrato privado entre ALTERRA PARTNERS y la empresa Gestión Aeroportuaria Internacional”. Se le pregunta ¿Posterior a la firma del contrato? Respondió la Sra. Jamieson: “Posterior a la firma del Contrato. En este contrato se formaliza la relación entre la empresa GAI con la sociedad Gestora Alterra Parners. Dentro de este contrato se establece el sistema de compensación a esa empresa GAI.”

”Si ellos mandan un experto en aeropuertos aquí para hacer cualquier cosa, entonces ese experto está pagado mediante gastos de operación y mantenimiento establecidos por el Gestor”.

Con referencia a los pagos que establece el Contrato TSA según los rubros 75 (\$500.000/año) y 88 (1.5% de los ingresos netos) manifestó la Sra. Jamieson : “...

tuve la oportunidad de estudiar con detenimiento el contrato TSA entre ALTERRA y GAI y encontré que en efecto estos pagos no corresponde remunerarlos como servicios y que todos los servicios están remunerados en costos". "Porque al momento de calcular el déficit de financiamiento de deuda -\$7.5 millones de dólares- se tomaron esos dos rubros como un pago de remuneración. Se le manifiesta : Doña Jill, 75 y 88. Ella responde: " Si, exactamente. Esto se contempló al calcular el déficit de financiamiento de 7,5 millones de dólares. Si encontramos que no corresponde a ningún servicio particular a mi juicio el Gobierno tendrá que bajar un poco los ingresos diferidos porque esta es una comisión que no tiene un fin..."

"... en la oferta del Gestor... en ningún momento se hace referencia a algún tipo de contrato de esa naturaleza. No estaba contemplado en la oferta y no estaba contemplado en el modelo financiero del Contrato tampoco"

Se le pregunta ¿está segura de ello? Responde : "Si yo estoy segura de que no existe ninguna cita en el contrato que diga que ALTERRA va a pagar esos dos rubros a la empresa GAI... Yo estoy segura de que no existe".

Se le pregunta ¿cual es el efecto de esos pagos en el comportamiento financiero del proyecto?. De los pagos 75 y 88. Responde la Sra. Jamieson: " Por tratarse de gastos del Gestor, se minimiza o reduce el monto de ingresos disponibles para reinversión. Esto se presta para la creación del déficit de financiamiento. En la oferta ellos no presentan un déficit de financiamiento ni tampoco estos rubros..."

Agregó:

"...los oferentes asumen las responsabilidades del adjudicatario. No veo como un buen argumento decir que ellos tienen que pagar a GAI par hacer lo que están obligados a hacer, contractualmente mediante la Gestión Interesada".

"... El acuerdo de Servicios Técnicos es justamente una asesoría técnica prestada por GAI en la que ellos brindan servicios de asesoría técnica, análisis de costos, ..."

Ante la manifestación y pregunta : "Si no hubiera habido los 12.4 millones con lo que tiene el Gestor disponible... ¿hago obras o le pago a TBI? Evidentemente no le hubiera alcanzado para pagarle a TBI o dejaba de hacer las obras.

Responde la Sra. Jamieson : "... El pago de TBI y AGI disminuye el monto de ingresos disponibles para la inversión y por ende, requiere que el Gestor ponga capital fresco de su propio bolsillo".

En relación con el tema de la cesión o venta de acciones por parte del líder del Consorcio manifestó la Sra. Jamieson :

" En un escrito suscrito por el Sr. Al Romeu sin copia al Organo Fiscalizador informan : ... Grupo de Aeropuertos Internacional GAI de Costa Rica continúa de conformidad con lo establecido en el número 26.3.1 del Contrato como responsable directa de la administración y operación del Aeropuerto. Desarrollos de Aeropuertos BECHTEL (DDAB) ha adquirido una participación social en GAI. Se nota que Airport Group International AGI está cediendo 76.5% de sus acciones. Se deja a la empresa GAI constituida en 23.5% por Airport Group International y 76.5% en Desarrollos de Aeropuertos BECHTEL. Ellos indican no se preocupen ... en términos míos la empresa Airport Group International va a seguir en control corporativo de GAI va a estar encargada de todas las decisiones y seguirá aportando sus \$17.8 millones de dólares".

"No hay mayor presencia de AGI y esa ha sido la preocupación públicamente externada... a lo largo de la ejecución del proyecto".

¿Como era posible que Airport Group International mantuviera el control administrativo de esta empresa si solamente tenía el 23.5 por ciento?.

"Cuando se presentó la oferta el líder era Grupo Aeroportuario Internacional GAI, era 100% propiedad de Airport Group International. Lo que hicimos fue evaluar los atestados de Airport Group International que opera en 35 aeropuertos... Eso fue lo que nos permitió darle la calificación a este consorcio, especialmente en la parte de operaciones. Entonces si, uno tiene que preocuparse al ver que se de una cesión del 76.5% de las acciones de esta empresa".

Algunos elementos en el Contrato que no corresponden. No eran consistentes con el cartel. Se le pregunta ¿Cuáles por ejemplo?. Responde la Sra. Jamieson : "La definición de casa matriz. El cartel es más específico... dice : a) La empresa matriz debe tener por lo menos 51% de su subsidiaria...".

“Si se utiliza la interpretación de empresa matriz dada por el Gestor no existe subsidiaria. La matriz no tiene subsidiaria porque la subsidiaria no cumple con las condiciones requeridas para ser una subsidiaria de matriz”.

“Lo que queríamos era garantizar ... la participación de AGI, porque AGI era la empresa que ganó la licitación. Con la información que me habían dado ... era imposible demostrar cómo AGI iba a tener control sobre la empresa GAI bajo estas condiciones”.

“GAI -independientemente de quien esté en control de esta empresa - está sujeta a los controles de ALTERRA en las decisiones aeroportuarias. Esto es muy diferente al espíritu que tienen el Contrato y el Cartel”.

“... todas las partes deben preocuparse por la presencia de AGI en este proyecto, porque AGI es el experto aeroportuario a quien se adjudicó este contrato”.

Ante la pregunta ¿No es que el contrato establece que antes de que se produzca tal traspaso tiene que haber un permiso explícito del CETAC, de la Administración? Respondió la Sra. Jamieson . “Mi criterio es que sí. Sin duda alguna el Contrato habla claramente de la necesidad de solicitar la aprobación por parte del CETAC”.

Continuó manifestando la Sra. Jamieson :

“... esto a mi juicio ... esto constituye la sustitución de la empresa matriz GAI y por ende es una violación del Contrato ... Apéndice S) 2.2...”

“DDAB como sabemos es una subsidiaria de BECHTEL sin experiencia aeroportuaria, no puede sustituir a AGI Costa Rica. ... Esta sustitución si constituye un tipo de violación contractual”.

“En este sentido teníamos muy claro tanto en el Cartel como en el Contrato que en ningún momento el líder podía tener menos que 10% de la totalidad...”

“...se están utilizando los “special purpose companies” con el propósito de ceder acciones de AGI en est proyecto”.

Ante la pregunta ¿cuanto tiene AGI?. Exacto, matemático. Respondió : “es 9.99 por ciento”.

Se le preguntó ¿Que dice la Ley? ¿Que dice el contrato?. Respondió la Sra. Jamieson : “Diez por ciento mínimo”. Se le preguntó ¿Se viola el contrato?. Respondió : “ Si en efecto...”

“Desde que yo aprendí lo más elemental en cuestiones accionarias corporativas, aprendí que quien controla la mayoría controla la compañía”.

En relación con el tema del déficit de financiamiento se le manifestó : “ Estos rubros ... 75 y 88... gravitan sobre el déficit de financiamiento ... aumentan en \$2.4 millones de dólares el déficit de financiamiento durante los tres primeros años y reducen el ingreso neto disponible para inversión en el proyecto”. Respondió la Sra. Jamieson : “Correcto”

Se le pregunto ¿Van a contribuir los fondos que el CETAC esta prestando al Gestor ... para la cancelación anual a TBI-AGI de los montos anteriormente referidos?. Respondió : “Parcialmente sí... Si el Gobierno no hubiera diferido los 12.4 millones de dólares, si el Gestor quisiera seguir con los pagos a TBI-AGI tendría que aportar 2.4 millones de dólares más de capital”.

En relación con las obras de la pista 07-25 manifestó la Sra. Jamieson :

“No existe una línea base sobre la cual ellos puedan fiscalizar esto. Tienen los precios unitarios de la oferta pero va a ser muy difícil. La relación durante el proceso de construcciones es más bien ex-post no ex ante”

“Como yo dije la idea del Contrato es ir reduciendo los costos desde el precio tope para llegar al precio definitivo”.

Ante la manifestación . “ ... ya se estableció el tope que podrá traspasarse a las tarifas; es decir los 17.8 millones que cobra el Gestor y como va a ser imposible hacer un control efectivo de costos -según lo que estamos hablando- se consolida el pago de los \$17.8 millones”. Respondió la Sra. Jamieson : “Este era también mi temor...probablemente la relación entre ALTERRA y su subcontratista es suma alzada. Sabemos que ellos están pagando aún más a su subcontratista...”

Respecto al tema de la TIA y las tarifas o doceavos manifestó :

“Cuando yo estuve con ellos se estaban cobrando sin los doceavos, estaban cobrando doce veces...”

Se le preguntó ¿estaban cobrando el seis mil por ciento más?. Respondió la Sra. Jamieson : “Correcto”.

“El Organo Fiscalizador hizo una recomendación al Consejo Técnico de Aviación Civil, a raíz del incumplimiento del contrato que consideró grave el cobro de taifas”. Se le preguntó : ¿A raíz de un incumplimiento del Contrato?. Respondió la Sra. Jamieson : “Sí. El Gestor estaba cobrando taifas superiores a las autorizadas por la Administración porque el CETAC había resuelto que el Gestor cobrara las tarifas en doceavos de la suma calculada. El Gestor, realmente, no hizo caso a la resolución del CETAC. Interpuso un recurso de revocatoria... Ellos estaban legalmente obligados a cumplir con la directriz de Aviación Civil...”

“... Si se dictamina a favor del Gestor, el Consejo Técnico de Aviación Civil tendrá que explicar por que se hizo un ajuste de 6300% de las tarifas antes de la orden de inicio...Pero si se daba la razón al Gestor, el efecto de este ajuste tarifario de 6300 por ciento en algunos lugares, da la diferencia de haber aumentando los ingresos de la terminal en lugar de \$2 millones de dólares a \$5 millones de dólares por año”.

Se le manifestó : “ \$3 millones de dólares me acaba de decir”. Respondió la Sra. Jamieson : “Sí. Doce por doscientos cincuenta mil : tres millones”.

“Las aerolíneas no están pagando este monto, según entiendo. Todavía están pagando el monto en doceavos. Se factura un monto mayor y las aerolíneas están pagando un monto menor...”

“No tengo las cifras precisas, pero como usted bien mencionó, son como 3 millones de dólares el primer año. Y sigue creciendo después...”.

Se le manifestó: “Lo de los doceavos, nada más. ¿Y los 4.60?. Respondió la Sra. Jamieson : “En los 4.60 la diferencia corresponde a los doceavos. La diferencia todavía es la misma, porque si se interpretan las tarifas en doceavos, se tendría

una TIA de \$1.30 centavos. Si se interpreta una TIA sin los doceavos la diferencia sería de \$3 dólares.”

“La TIA debería incorporar las áreas relacionadas con las áreas comunes al Gestor. Tendría que ser uno u otro: la TIA o doceavos”.

En relación con la pista 07-25 manifestó la Sra. Jamieson : “ ... había una presión exagerada para dar la orden de inicio en tal fecha. Otra vez el Gestor se había quejado de nosotros en el Organo Fiscalizador, eramos incompetentes con nuestro trabajo, únicamente porque nosotros dijimos “no” y cuando dijimos no, nos saltaron y crearon presiones”.

A una interpelación del diputado Constenla, dijo:
 “Mi Interpretación del Contrato es igual a la suya. La aprobación del proyecto definitivo conlleva la aprobación del presupuesto definitivo, plan de control de costos, especificaciones técnicas, etc. El proyecto definitivo es un conjunto de documentos y su aprobación conlleva la aprobación de los elementos incluidos”.

Respecto a la situación que se presentó con la salida del país del Sr. Bechtel se le manifestó: “Eso que hizo el señor Bechtel ¿no viola las cláusulas contractuales? Manifestó la Sra. Jamieson : “ Sí, definitivamente hay cláusulas contractuales que hablan de prohibiciones, la 4.15 por ejemplo. Se han violado las disposiciones con respecto a servicios retenidos por el Estado, por ejemplo Migración, pero creo que la violación aún más grande sería la violación de la Ley de Migración”.

Respecto al contrato de la pista se le preguntó ¿Y el contrato de la pista? ¿Si le pagan lo que el Gestor dijo y ya está aprobado por el CETAC?. Respondió la Sra. Jamieson : “El presupuesto definitivo está aprobado. La única manera de evitar que el Gestor se enriquezca es por medio de la fiscalización expost, que tendría que ser muy agresiva”.

Continuó diciendo la Sra. Jamieson :

“En efecto, existen incumplimientos y esto ha sido un arranque horrible del Contrato”.

“... “ a deal is a deal”, un trato es un trato. Todas las partes deben respetarlo.”

“Si el Gestor no quiere cumplir con los términos del Contrato, es tiempo de tomar las medidas para terminar el Contrato”.

“... si mi intolerancia para los incumplimientos o mi intransigencia en contra de la renegociación contractual, se interpretó como una obstaculización del Contrato, yo lo acepto como un aval de todo lo que hice en este proyecto. Este era mi deber como Inspectora General: respetar los términos del Contrato y exigir al Gestor cumplir”.

Ante la pregunta nombró usted o don Mario Rodríguez a doña Tatiana Rodríguez como Inspectora de Obras?. Respondió : “No en ningún momento”.

Ante la pregunta ¿Tatiana estaba haciendo las veces de Inspector de Obras?. Respondió la Sra. Jamieson : “Ella estuvo gestionando los aspectos relacionados con obras, pero no fungiendo”.

“... yo no tenía potestad para designar a la Inspectora de Obras. Lo que sí hice fue solicitar un traslado de ella al Organo Fiscalizador para llenar una de las funciones de apoyo”.

“... Recomendé a José Durán, como Inspector de Operaciones y al Gobierno, le pareció muy bien pero en cuanto a obras yo había recomendado al Ingeniero Manuel Sáenz quien además de ser una excelente persona entiendo que es un excelente ingeniero”.

En relación con los gastos de desarrollo auditados por Peat Marwick se le preguntó a la Sra. Jamieson : ¿Usted considera que ese documento es suficiente para que la Administración decida regalarle \$15 millones adicionales al Gestor? ¿Usted se consideraría satisfecha si le presentaran este documento como demostración de esos gastos?. Respondió : “ Personalmente yo no lo aceptaría como demostración de esos gastos”.

Ante la pregunta ¿No le parece a usted que si vamos a hacer un Organo Fiscalizador ... independiente plenamente de la Administración, porque la Administración va a ser fiscalizada y el Gestor va a ser fiscalizado, de tal manera que el Organo Fiscalizador debe ser independiente de ambos fiscalizados? Respondió la Máster Jamieson : “ Me parece totalmente válida su observación. Me parece una buena idea”.

Ante la manifestación : "... Ellos admiten en su modelo de proyecciones financieras que del primer año no hay utilidades, ni el segundo, ni el tercero, ni el décimo".

Respondió la Sra. Jamieson : "Es porque ellos deben de reinvertir todo lo que tienen como excedente en el proyecto".

**24. M Sc. Jill Jamieson Ex-Inspectora General del Organo Fiscalizador.
Acta 028 del 22-03-02.**

En relación con los \$12.4 millones de dólares de ingresos diferidos manifestó la Master Jamieson :

"La decisión de diferir ingresos, de utilizar ese mecanismo no fue una idea original del Presidente Rodríguez. El Presidente escogió el monto. Se puso de acuerdo sobre el monto..."

"El lo escogió así, en conversaciones con el Gestor. Desconozco el contexto en el cual se habló esto".

En relación con los irrespetos del CETAC al Organo Fiscalizador manifestó :

"... En muchos sentidos, se transfirieron tareas, obligaciones o responsabilidades relacionados con aspectos de ejecución del Contrato... Participé mucho con Fernando Soto, Subdirector en aquel momento, para intentar renegociar una resolución a la disputa entre COOPESA y el CETAC... se estaban distrayendo los escasos recursos que tenía el Organo Fiscalizador para fiscalizar el Contrato".

El presidente de la Comisión lee a la Sra. Jamieson la lista de irregularidades que se han encontrado en el proceso de ejecución del Contrato de Gestión Interesada afirmadas por la Sra. Jamieson ante lo cual ella manifiesta : " Me parece que usted ha hecho un resumen del Informe Final. Estas son opiniones mías. ... En efecto, estas son muchas decisiones que todavía no se han tomado".

**25. Lic. Manrique Jiménez Meza; Ing. Ma. Lorena López Rosales; Lic. José
A. Vargas Araya.**

**Miembros Comisión Evaluadora Ofertas Contrato Gestión Interesada :
Acta 028 del 22-03-02.**

El Lic. Jiménez Lara manifestó lo siguiente :

“En primer lugar como profesional en derecho ... no me pareció la actitud del señor Gestor, de este nuevo Gestor; porque realmente se escogió una empresa distinta que es AGI y ALTERRA es una subsidiaria, según entiendo de BECHTEL.”

“Este Organo Fiscalizador ... no debe estar en manos de una sola persona. Creo que debe darse una especie de tribunal fiscalizador, porque el poder es muy amplio y tiene que estar compartido”.

“... la empresa que ganó el concurso fue AGI, no fue ALTERRA. BECHTEL, en ese momento, formaba parte del Consorcio, ... luego se hizo dueño de las acciones o de la mayoría del capital accionario y se cambió otro adjudicatario”.

Ante la manifestación “ ... no se ha dado un aval a la transferencia de las acciones, por lo menos yo no sé que se le haya planteado tal cosa a la Contraloría de la República. ¿Se lo ha planteado la Administración?. Dice el señor de la Contraloría ... que no ha sido planteado por la Administración”. Ante esto respondió el Lic. Jiménez : “... lo que ha habido es un cambio del adjudicatario y yo por definición no estoy de acuerdo jurídicamente con este aspecto”.

Se le preguntó a la Lic. López Rosales ¿Qué decía el Cartel en cuanto al porcentaje de participación que debía tener el líder?. Respondió : “El líder podía tener diez por ciento”. Se le dice “Mínimo”. Responde : “Mínimo”. Se le pregunta ; cumple eso los términos del Cartel o no los cumple?. Respondió la Lic. López : “ ... si es menos de diez por ciento no cumple”.

Se le preguntó al Lic. Vargas Araya ¿Cuando ustedes valoraron las ofertas, se valoró eso con un peso importante, el que el líder y el adjudicatario tuviesen experiencia aeroportuaria?. Me refiero a la administración de aeropuertos. Respondió el Lic. Vargas : “ Si, así es”.

“... la experiencia en la Administración de Aeropuertos fue considerada porque era un aspecto muy importante”.

Se le manifestó : "... La experiencia como administrador aeroportuario. BECHTEL, no es una empresa administradora aeroportuaria, es una superempresa de ingeniería...". Respondió el Lic. Vargas . "... si en las exigencias cartelarias se pide experiencia dentro de un puntaje determinado y no la tiene, obviamente no cumple con ese puntaje".

Se le manifestó a la Lic. López "... si BECHTEL no tenía experiencia aeroportuaria porque nunca ha sido administrador de aeropuertos...". Respondió la Lic. López : " Como operador de aeropuertos tenía que tener esa experiencia que le digo y si no la tiene, no hubiera sido adjudicatario".

Finalmente agregó el Lic. Vargas Araya : "... la oferta que revisamos fue la que presentó AGI. No se si BECHTEL tiene o no experiencia en el manejo de aeropuertos...".

ANEXO 2

A

LTERRA.

21 de Agosto de 2001

GE-O1-262

Señor
Eliécer Feinzaig M., Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Presente

Estimado Eliécer:

Sírvase encontrar adjunto el Modelo de Proyecciones Financieras con las actualizaciones de conformidad con las disposiciones del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada.

Como podrá evidenciar, el Modelo produce un “gap” en el financiamiento por el monto de \$12.4 millones de dólares. Le solicitamos, en virtud de la Cláusula 22.2 del Contrato de Gestión Interesada, la cual le permite al CETAC cooperar con los acreedores, que se utilicen los mecanismos contractuales previstos en la Cláusula 16.4 del Contrato, para que el Gestor cumpla con las condiciones precedentes para el primer desembolso del crédito bajo el Acuerdo de Préstamo con la Corporación Financiera Internacional (“IFC”).

Atentamente,

Ing. Al Romeu
Gerente General

ANEXO 3

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1
5
4
4

Acta de la sesión extraordinaria No. 79 - 2001, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, a las doce horas del día veintiocho de agosto del año dos mil uno, en la

Sala de Sesiones del Despacho Viceministro de Transportes, con la asistencia del MSc. Eliécer Feinzaig Mintz. Cmdte. Ricardo Madrigal Salazar, Lic. Carlos Manuel Fernández Alvarado y el Ing. Mario Rodríguez Vargas; Lic. Oscar Serrano Madrigal, Auditor Interno: Licda. Mildred Bogantes Pereira, Jefe de la Asesoría Legal ; la señora Maribel Mathiew Campos, Secretaria de Actas; y como invitado especial el Lic. Carlos Castro Arias, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Preside la sesión el MSc. Eliécer Feinzaig Mintz, en su condición de Presidente del Consejo Técnico.

Nota fuera del acta : se transcribe sólo lo pertinente del Acta , a los efectos de la investigación.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conocen los oficios N° OFGI-FG-OI-121 y OFGI-FG-OI-124 suscritos por la MSc. Jill L. Jamieson, Inspectora General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada, en los que somete a conocimiento de este Consejo Técnico su opinión técnica financiera en referencia a la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras contenido en el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, asimismo, expone el monto de los ingresos diferidos requerido para subsanar el déficit en el financiamiento que se ha determinado al actualizar el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada. Además, se analiza lo dispuesto en el Artículo Quinto de la sesión extraordinaria N° 78-2001, celebrada el día 21 de agosto del año en curso. Sobre el particular, SE ACUERDA:

Aprobar, modificar y adicionar en el Artículo Quinto de la sesión extraordinaria N° 78-2001, celebrada el día 21 de agosto del año en curso, para que se lea así:

“ARTICULO QUINTO

LIBRO DE ACTAS 2001

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

Se conoce el oficio OFGI-FG-O1-121 recibido el 24 de agosto, y el oficio OFGI-FG-01-124 de

fecha 27 de agosto del año en curso, suscritos por la MSc. Jill L. Jamieson, Inspectora General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada, en los que somete a conocimiento y aprobación de éste Consejo Técnico la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras contenido en el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, según lo dispuesto en el Artículo segundo de dicho Apéndice, asimismo, presenta su criterio técnico financiero referente a la actualización de dicho Modelo, y expone el monto de los ingresos diferidos requerido *para* subsanar el déficit de financiamiento que se ha determinado al actualizar el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada. Además, se conoce el Oficio N° GE-O 1-262 de fecha 21 de agosto del año en curso, suscrito por el señor Gerente General de Alterra Partners Costa Rica, S.A., (el Gestor), en el que somete a conocimiento de éste Consejo Técnico el “gap” en el financiamiento por el monto de US\$12,4 millones de dólares, y solicita la aplicación de los términos contractuales para solventar dicho problema. Al respecto, se presenta un análisis de los aspectos más relevantes asociados con la actualización del modelo financiero según lo dispone el artículo segundo del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, para lo que se recibe a la MSc. Jill Jamieson, Inspectora General del Órgano Fiscalizador, Lic. Claudio Donato y la Lic. Fabiana Gutiérrez León-Páez, Asesores Legales del Órgano Fiscalizador, quienes exponen en forma amplia y detallada su criterio legal, así como los eventos ocurridos en las reuniones sostenidas los días 13 y 14 de agosto en las Oficinas del International Finance Corporation (IFC) en la ciudad de Washington D.C., y vertidos en el Memorando de Entendimiento firmado el lunes 13 de agosto del 2001 por el Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, la Inspectora General del Órgano Fiscalizador y el señor Amnon Mates, representante del IFC. Una vez analizado el tema y,

CONSIDERANDO:

C

1.-Que, de conformidad con las disposiciones del apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, se deberá actualizar el modelo de proyecciones financieras para reflejar con mayor exactitud los términos del financiamiento pactado, las fechas máximas para la construcción de las obras, así como la incidencia de inflación en los precios tope cotizados.

II- Qué previo a la orden de inicio, en cumplimiento con lo dispuesto en el apartado 10.3.1 del Contrato de Gestión Interesada y en el apartado 1.1.1 del Apéndice G del citado Contrato, el Gestor presentó una copia certificada del Acuerdo de Financiamiento celebrado entre el Gestor y el IFC el veintinueve de diciembre del año dos mil para el

financiamiento de las obras objeto del Contrato de Gestión Interesada.

III- Qué la cláusula 5.01 de dicho Acuerdo de Financiamiento establece las condiciones precedentes que deberá cumplir el Gestor para el primer desembolso del crédito, y entre ellas, el apartado r) establece la obligación de que el Gestor presente un modelo de proyecciones financieras que sea de satisfacción del IFC y del CETAC.

LV- Qué en el artículo 4 de la sesión extraordinaria No. 57-2001 celebrada el 26 de junio del 2001, el Consejo Técnico estableció su disposición de colaborar para que el Gestor cumpla con las condiciones precedentes de sus acreedores para el primer desembolso de crédito, en el tanto no se trate de modificaciones a los términos del Contrato.

LIBRO DE ACTAS 2001

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1546

V-Qué dentro del espíritu de cooperación de la cláusula 22.2 del Contrato, el Órgano Fiscalizador ha sostenido varias reuniones con los acreedores quienes requieren completar su modelo financiero en términos consistentes con el del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, de forma que ya información financiera que les suministre el Gestor refleje los términos del Contrato y de esta forma, se cumpla con las condiciones para el primer desembolso del crédito al Gestor Interesado.

VI-Qué el oficio OFGI-FG-O1-12I recibido el 24 de agosto del 2001 suscrito por el Órgano Fiscalizador, con base en la importancia que para el interés público representa la ejecución del Contrato de Gestión Interesada, recomienda la aprobación por parte del CETAC de la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras contenido en el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, de conformidad con el artículo 2 de dicho Apéndice, para que él mismo refleje “con mayor exactitud los términos de financiamiento pactados, las fechas máximas para la construcción de las obras, así como la incidencia de la inflación en los precios topes cotizados”, lo que permite a su vez que los acreedores cuenten con la información financiera actualizada del citado Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U. Qué dicho modelo actualizado demostró un gap de financiamiento de \$7.5 millones de dólares.

VII- Qué el Órgano Fiscalizador ha recomendado la aprobación de la actualización Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U, en el que se establecen los siguientes

parámetros financieros de conformidad con los términos contractuales:

- 1) Las tarifas y cargos vigentes en este momento.
- 2) Los precios tope de las obras que se desarrollarán durante los primeros tres años del Contrato, tal y como constan en la Oferta del Gestor a la Licitación, e incluyendo los ajustes por inflación señalados en el Contrato. El precio tope total de dichos precios. incluyendo el ajuste inflacionario, es de US\$111.095.276, para las obras correspondientes a las Etapas I y II del Plan Maestro.
- 3) Los términos financieros del Acuerdo de Financiamiento entre el Gestor Interesado y los acreedores de éste, que incluyen:
 - a) Una tasa de interés promedio de 9.89%
 - b) Un "swap libor base" de 6.71%
 - c) Un plazo de amortización de 10 años para las inversiones en obras que se trasladan a las tarifas luego de su conclusión, con servicio de la deuda.
- 4) Los parámetros utilizados en la oferta original del Gestor Interesado en el proceso de licitación, incluyendo la aplicación anual del factor de eficiencia ofrecido por éste.
- 5) Los costos revisados por el Gestor para efectos de determinar el uso de fondos y coberturas de servicio de deuda, incluyendo los gastos revisados de Operación y Mantenimiento, así como posibles costos adicionales de infraestructura. En el caso de posibles costos adicionales de infraestructura, dichos costos no han sido formalmente

LIBRO DE ACTAS 2001 3

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1547

aprobados por el CETAC, razón por la cual dichos costos no se traspasan a las tarifas en el modelo, empero su inclusión es necesaria para efectos de analizar la relación entre

costos e ingresos, así como para señalar los indicadores financieros requeridos por los acreedores.

6) Los gastos de desarrollo y financiamiento de \$18.661.000 millones, de conformidad con los montos auditados y aceptados por los acreedores.

VIII- Qué, con base en los parámetros incluidos en el modelo Financiero utilizado por el International Finance Corporation (IFC), según se indica en el Memorando de Entendimiento firmado el pasado 13 de agosto, se muestra un déficit de financiamiento de aproximadamente \$ 13.7 millones de dólares, así como posibles deficiencias en coberturas de deuda en algunos años del contrato, debido a la estructura de flujos de caja.

IX- Que el Gestor, mediante Oficio N° GE-O 1-262 de fecha 21 de agosto del año en curso, ha presentado a este Consejo Técnico los resultados de su Modelo de Proyecciones Financieras, el cual arroja un “gap” en el financiamiento correspondiente a US\$ 12,4 millones, ante lo que solicita al CETAC la aplicación de las disposiciones contractuales del artículo 22.2 y 16.4 del Contrato de Gestión Interesada.

X.- Qué, para lograr los objetivos de interés público pretendidos con el Contrato de Gestión Interesada es necesario que el Gestor logre el financiamiento para contar con un aeropuerto internacional adecuado a las necesidades del país y competitivo: por lo tanto el Organismo Fiscalizador, con fundamento en la cláusula 22.2 del Contrato de Gestión Interesada, ha recomendado la utilización de los mecanismos de ajustes temporales descritos en la cláusula 16.4 del citado Contrato para efectos de reestructurar temporalmente los flujos de caja del proyecto permitiendo la liquidez necesaria para cumplir con el índice de cobertura de la deuda requerido por los entes financieros, así como para permitir durante los primeros tres años del Contrato la reinversión razonable de capital, sin que con ello se afecte el equilibrio financiero del Contrato. Que el mecanismo de redistribución de los ingresos puede ser utilizado únicamente para el propósito antes dicho y dentro de los límites establecidos en el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U, como una medida temporal.

XI- Que mediante dicho ajuste temporal no se afectará el equilibrio financiero del Contrato, ya que los ingresos diferidos por el CETAC serán recuperados en años posteriores, con los intereses señalados en la cláusula 16.4 del Contrato, conservando así su valor real. La recuperación de los montos diferidos, más los intereses aplicables según la cláusula 16.4 del Contrato, se realizará de conformidad con lo indicado en el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U que se actualiza mediante este acuerdo.

XII.- Que mediante oficio OFGI-FG-O1-121 recibido el 24 de agosto del 2001, el Órgano Fiscalizador emite su criterio técnico sobre la aplicación de los ajustes temporales para subsanar el déficit de financiamiento señalado en el modelo de proyecciones financieras. En el mismo escrito establece que por el llamado efecto de filtración *es importante recordar que para subsanar la totalidad del déficit de \$ 7.5 millones de dólares, se requeriría un ingreso diferido' mayor por parte del CETAC.*"

LIBRO DE ACTAS 2001 4

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1548

XIII. Qué Mediante Oficio N° 22269 del 22 de agosto del 2001 suscrito por el Presidente del CETAC, se solicita al Órgano Fiscalizador su criterio con respecto a *"el monto de los ingresos diferidos requeridos para subsanar el déficit de financiamiento* que se ha determinado al actualizar el modelo de proyecciones financieras según el Apéndice II del Contrato.

XIV.- Qué mediante oficio OFGI-FG-OI-124 del 27 de agosto del 2001 suscrito por el Órgano Fiscalizador, se emite criterio técnico en cuanto al monto de los ingresos diferidos requeridos para subsanar la totalidad del déficit de financiamiento de \$7.5 millones de dólares señalados en la actualización del modelo de financiamiento según el Apéndice U del Contrato, estableciendo, que a raíz del "efecto de filtración" como monto máximo de ingresos diferidos necesarios para este efecto la suma de \$12. 4 millones dólares.

XV.- Que mediante dicho ajuste temporal no se afecta la habilidad presupuestaria de la Dirección

General de Aviación Civil y del Consejo Técnico de Aviación Civil, para cumplir con sus funciones y asumir sus obligaciones ordinarias dentro del límite de gasto establecido para el año

2002.

Por tanto, con fundamento en los anteriores considerandos y en lo dispuesto por el Contrato de Gestión Interesada, que prevalece en todos sus efectos. SE ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar la actualización. del modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U del Contrato que se anexa a este Acuerdo, siempre dentro de los límites y

términos del Contrato, el que prevalece para todos sus efectos, de conformidad con los términos contractuales:

- 1) Las tarifas y cargos vigentes en este momento.
- 2) Los precios tope de las obras que se desarrollarán durante los primeros tres años del Contrato, tal y como constan en la Oferta del Gestor a la Licitación, e incluyendo los ajustes por inflación señalados en el Contrato. El precio tope total de dichos precios, incluyendo el ajuste inflacionario, es de US\$111.095.276, para las obras correspondientes a las Etapas I y II del Plan Maestro.
- 3) Los términos financieros del Acuerdo de Financiamiento entre el Gestor Interesado y los acreedores de éste, que incluyen:
 - a) Una tasa de interés promedio de 9.89%
 - b) Un “swap libor base” de 6.71%
 - c) Un plazo de amortización de 10 años para las inversiones en obras que se trasladan a las tarifas luego de su conclusión, con servicio de la deuda.
- 4) Los parámetros utilizados en la oferta original del Gestor Interesado en el proceso de licitación, incluyendo la aplicación anual del factor de eficiencia ofrecido por éste.
- 5) Los costos revisados por el Gestor para efectos de determinar el uso de fondos y coberturas de servicio de deuda, incluyendo los gastos revisados de Operación y

LIBRO DE ACTAS 2001

5

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1549

Mantenimiento, así como posibles costos adicionales de infraestructura. En el caso de posibles costos adicionales de infraestructura, dichos costos no han sido formalmente aprobados por el CETAC, razón por la cual dichos costos no se traspasan a las tarifas en el modelo, empero su inclusión es necesaria para efectos de analizar la relación entre costos e ingresos, así como para señalar los indicadores financieros requeridos por los acreedores.

6) Los gastos de desarrollo y financiamiento de \$18.661.000 millones, de conformidad con los montos auditados y aceptados por los acreedores.

SEGUNDO: Con base en lo dispuesto en la cláusula 22.2 del Contrato de Gestión Interesada, aprobar la utilización de los mecanismos contractuales previstos para ajustes temporales, para que el CETAC difiera parte de sus ingresos distribuibles durante los primeros tres años del Contrato con el fin de mitigar el déficit en las fuentes del financiamiento, de acuerdo con los siguientes términos:

1.Monto Máximo de Ingresos Deferidos: \$12.356.676 dólares. Cualquier déficit adicional en las fuentes de financiamiento tendrán que ser cubierto por el Gestor mediante aportes adicionales de capital, reducción de costos, o mediante créditos adicionales, siendo esto una obligación del Gestor según las disposiciones de la cláusula 10.7 del Contrato de Gestión Interesada. Si el déficit establecido por los acreedores es menor en esa misma proporción se reducirá el monto máximo de los ingresos diferidos.

2.Años de ingresos diferidos: Los ingresos diferidos serán efectuados durante los primeros tres años del Contrato, aplicando los siguientes porcentajes mínimos a los ingresos distribuibles del CETAC:

Año	1	2	3
% Ingresos Distribuibles al CETAC	21.4%	21.4%	21.4%

3.Plazo de repago: El plazo de repago del principal de los ingresos diferidos es de cinco años, iniciando en el año 4 del Contrato. Para efectos del repago de principal, se aplicará los siguientes porcentajes a los ingresos distribuibles del CETAC:

Año	4	5	6	7	8
% Ingresos Distribuibles al CETAC	39%	39.4%	39.4%	40.5%	41.4%

En el caso de que estos porcentajes resulten en mayores o menores montos al CETAC, se realizarán los ajustes necesarios en el año 8 del Contrato con el fin de asegurar que el repago concuerda con el monto de los ingresos diferidos.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

1550

4. Intereses: La tasa de interés aplicable a los ingresos diferidos es 9.89%, la misma aplicable al préstamo con el IFC. El pago de intereses sobre los montos diferidos será subordinado al servicio del préstamo AJB señalado en el contrato de préstamo con el IFC. Los intereses serán pagados anualmente, iniciando en el año 4 del Contrato, con base en los montos señalados en el modelo de proyecciones financieras. En el año 8 del Contrato, se realizará cualquier ajuste necesario para asegurar que los intereses pagados concuerden con los montos diferidos por el CETAC, manteniendo el valor presente de los ingresos diferidos en cero, aplicando una tasa de descuento igual a la tasa de interés aplicable.

5. Límite de Responsabilidades: El CETAC no disminuirá temporalmente sus ingresos distribuibles en un monto mayor que el máximo señalado en este acuerdo. El Gestor asume todos los riesgos por cualquier faltante en flujos de caja derivados de los riesgos asumidos por el Gestor en su oferta, tales como: i) Gastos de Operación por arriba de los señalados en el Modelo, ii) Ineficiencias operativas del Gestor que se traduzcan en mayores Costos del Gestor, iii) Riesgo Comercial, ingresos comerciales por debajo de lo propuesto en el Modelo, iv) Sobre-costos relacionados con la construcción de obras o mantenimiento mayor, en el tanto que dichos gastos no estén debidamente aprobados por el CETAC o la ARESEP. de conformidad con la cláusula 16.3 del Contrato de Gestión Interesada.

TERCERO: Instruir al Órgano Fiscalizador para que proceda a incorporar en el Modelo de Proyecciones Financieras actualizado de conformidad con el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada. y aprobado mediante artículo primero de este acuerdo, los parámetros del mecanismo de ingresos diferidos aprobados en el artículo segundo de este acuerdo.

CUARTO: Autorizar e instruir al Presidente del CETAC y al Órgano Fiscalizador para que informe sobre este acuerdo y sus implicaciones al Gestor, las entidades crediticias del Gestor y al Fideicomiso "Aeropuerto Internacional Juan Santamaría" establecido en el Banco de Costa Rica".

ACUERDO FIRME.

LIBRO DE ACTAS 2001 9

Nota fuera del Acta : el resto del acta no se transcribe por no tener relación con la investigación.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

LIBRO DE ACTAS 2001 9

Anexo 4 .

Correo electrónico enviado por el apoderado de Alterra Lic. Rudelman, dictando el texto del acuerdo que debe tomar el CETAC.

De: "Uri Rudelman" <urudelman@alterra.co.cr>
Para: "Claudio Donato (E-mail)" <cdonato@racsa.co.cr>; "Jill Jamieson (E-mail)" <jamieson@racsa.co.cr>; "Eliecer Feinzaig (E-mail)" <efeinzai@gobnet.go.cr>

CC: "Al Romeu" <faromeu@alterra.co.cr>; "Alfredo Aguilera"
<aaguilet@alterra.co.cr>; "Carlos Aguilar (BEn) (E-mail)"
<cfaguila@ben.bechtel.com>

Asunto: Acuerdo MPF

Fecha: Lunes, 20 de Agosto de 2001 04:39 p.m.

Según lo conversado entre el Señor Presidente de la República y el Presidente de Bechtel Enterprises les remito el acuerdo con los ajustes acordados los cuales han sido marcados con el color amarillo.

Artículo.....

Se conoce el Oficio OFGI-FG-01-119 suscrito por la MSc. Jill L. Jamieson, Inspectora General del Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada, en el que somete a conocimiento y aprobación de éste Consejo Técnico la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras contenido en el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, según lo dispuesto en el Artículo segundo de dicho Apéndice. Asimismo, se presenta un análisis de los aspectos más relevantes asociados con la actualización del modelo financiero según lo dispone el artículo segundo del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, para lo que se recibe a la MSc. Jill Jamieson, Lic. Claudio Donato y Lic. Fabiana Gutiérrez, quienes exponen en forma amplia y detallada sobre los eventos ocurridos en las reuniones sostenidas los días 13 y 14 de agosto en las Oficinas del International Finance Corporation (IFC) en la ciudad de Washington D.C., una vez analizado el tema y **CONSIDERANDO:**

I- Que, de conformidad con las disposiciones del apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, se deberá actualizar el modelo de proyecciones financieras para reflejar con mayor exactitud los términos del financiamiento pactado, las fechas máximas para la construcción de las obras, así como la incidencia de inflación en los precios tope cotizados,

II- Qué previo a la orden de inicio, en cumplimiento con lo dispuesto en el apartado 10.3.1 del Contrato de Gestión Interesada y en el apartado 1.1.1 del

Apéndice G del citado Contrato, el Gestor presentó una copia certificada del Acuerdo de Financiamiento (Acuerdo de Financiamiento) celebrado entre el Gestor y el IFC el veintinueve de diciembre del año dos mil para el financiamiento de las obras objeto del Contrato de Gestión Interesada.

III- Qué la cláusula 5.01 de dicho Acuerdo de Financiamiento establece las condiciones precedentes que deberá cumplir el Gestor para el primer desembolso del crédito, y entre ellas, el apartado r) establece la obligación de que el Gestor presente un modelo de proyecciones financieras que sea de satisfacción del IFC y del CETAC.

IV- Qué en el artículo 4 de la sesión extraordinaria No. 57-2001 celebrada el 26 de junio del 2001, el Consejo Técnico estableció su disposición de colaborar para que el Gestor cumpla con las condiciones precedentes de sus acreedores para el primer desembolso de crédito, en el tanto no se trate de modificaciones a los términos del Contrato.

V- Qué dentro del espíritu de cooperación de la cláusula 22.2 del Contrato, el Órgano Fiscalizador ha sostenido varias reuniones con los acreedores quienes requieren completar su modelo financiero en términos consistentes con el del Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, de forma que la información financiera que les suministre el Gestor refleje los términos del Contrato y de esta forma, se cumpla con las condiciones para el primer desembolso del crédito al Gestor Interesado.

VI- Qué el Órgano Fiscalizador ha recomendado la aprobación de la actualización Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U, en el que se establecen los siguientes parámetros financieros de conformidad con los términos contractuales:

1) Las tarifas y cargos vigentes en este momento.

2) Los precios tope de las obras que se desarrollarán durante los primeros tres años del Contrato, tal y como constan en la Oferta del Gestor a la Licitación, e incluyendo los ajustes por inflación señalados en el Contrato. El precio tope total de dichos precios, incluyendo el ajuste inflacionario, es de US\$111.095.276, para las obras correspondientes a las Etapas I y II del Plan Maestro.

3) Los términos financieros del Acuerdo de Financiamiento entre el Gestor Interesado y los acreedores de éste, que incluyen:

- a) Una tasa de interés promedio de 9.89%
- b) Un “swap base” de 6.71%.
- c) Un plazo de amortización de 10 años para las inversiones en obras que se trasladan a las tarifas luego de su conclusión, con servicio de la deuda.

4) Los parámetros utilizados en la oferta original del Gestor Interesado en el proceso de licitación, incluyendo la aplicación anual del factor de eficiencia ofrecido por éste.

5) Los costos revisados por el Gestor para efectos de determinar el uso de fondos y coberturas de servicio de deuda, incluyendo los gastos revisados de Operación y Mantenimiento, así como posibles costos adicionales de infraestructura. En el caso de posibles costos adicionales de infraestructura, dichos costos no han sido formalmente aprobados por el CETAC, razón por la cual dichos costos no se traspasan a las tarifas en el modelo, empero su inclusión es necesaria para efectos de analizar la relación entre costos e ingresos, así como para señalar los indicadores financieros requeridos por los acreedores.

6) Los gastos de desarrollo y financiamiento de \$18.661.000 millones, de conformidad con los montos auditados y aceptados por los acreedores.

VII- Qué, con base en los parámetros incluidos en el modelo, se muestra un déficit de capital de aproximadamente \$13 millones de dólares, así como deficiencias en coberturas de deuda en algunos años del contrato, debido a la estructura de flujos de caja.

VIII- Qué, para lograr los objetivos de interés público pretendidos con el Contrato de Gestión Interesada de que el Gestor logre el financiamiento para contar con un aeropuerto internacional adecuado a las necesidades del país y competitivo, el Órgano Fiscalizador, con fundamento en la cláusula 22.2 del Contrato de Gestión Interesada, ha recomendado la utilización de los mecanismos de ajustes temporales descritos en la cláusula 16.4 del citado Contrato para efectos de reestructurar temporalmente los flujos de caja del proyecto permitiendo la liquidez necesaria para cumplir con el índice de cobertura de la deuda requerido por los

entes financieros, así como para permitir durante los primeros tres años del Contrato la reinversión razonable de capital, sin que con ello se afecte el equilibrio financiero del Contrato, dentro de los límites y la forma indicada en la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras que se adjunta. Que este mecanismo de redistribución temporal de los ingresos será utilizado únicamente para el propósito antes dicho y dentro de los límites establecidos en el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U que se adjunta a este acuerdo, como una medida temporal en los próximos tres años a partir del mes de septiembre y no para años posteriores, en el tanto no se acuerden con el Gestor Interesado otras medidas que cumplan con el mismo propósito.

IX- Que mediante dicho ajuste temporal no se afectará el equilibrio financiero del Contrato, ya que los ingresos diferidos por el CETAC serán recuperados en años posteriores tal y como se demuestra en el Modelo de Proyecciones Financieras adjunto, con los intereses señalados en la cláusula 16.4 del Contrato, conservando así su valor real. La recuperación de los montos diferidos, más los intereses aplicables según la cláusula 16.4 del Contrato, se realizará de conformidad con lo indicado en el Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U que se actualiza mediante este acuerdo.

X- Qué, para efectos de cumplir con lo anterior, el Modelo de Proyecciones Financieras incorpora los términos y condiciones del ajuste temporal propuesto por el Órgano Fiscalizador, previa consulta y negociación con el Gestor y los acreedores,

XI- Qué el oficio OFGI-FG-01-119 del 19 de agosto del 2001 suscrito por el Órgano Fiscalizador, con base en la importancia que para el interés público representa la ejecución del Contrato de Gestión Interesada, recomienda la aprobación por parte del CETAC de la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras contenido en el Apéndice U del Contrato de Gestión Interesada, de conformidad con el artículo 2 de dicho Apéndice, para que el mismo refleje “con mayor exactitud los términos de financiamiento pactados, las fechas máximas para la construcción de las obras, así como la incidencia de la inflación en los precios topes cotizados”, lo que permite a su vez que los acreedores cuenten con la información financiera actualizada del citado Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U.

Por tanto, con fundamento en los anteriores considerandos y en lo dispuesto por el Contrato de Gestión Interesada, que prevalece en todos sus efectos, **SE ACUERDA:**

PRIMERO: Aprobar la actualización del Modelo de Proyecciones Financieras del Apéndice U del Contrato que se anexa a este Acuerdo, siempre dentro de los límites y términos del Contrato.

SEGUNDO: Con base en lo dispuesto en la cláusula 22.2 del Contrato de Gestión Interesada, aprobar la utilización de los mecanismos contractuales previstos para ajustes temporales, para que el CETAC difiera parte de sus ingresos distribuibles durante los primeros tres años del Contrato con el fin de mitigar el déficit en las fuentes del financiamiento, de acuerdo con los siguientes términos:

1. ***Monto Máximo de Ingresos Diferidos:*** \$12.412.000 dólares. Cualquier déficit adicional en las fuentes de financiamiento tendrán que ser cubierto por el Gestor mediante aportes adicionales de capital, reducción de costos, o mediante créditos adicionales, siendo esto una obligación del Gestor según las disposiciones de la cláusula 10.7 del Contrato de Gestión Interesada.
2. ***Años de ingresos diferidos:*** Los ingresos diferidos serán efectuados durante los primeros tres años del Contrato, aplicando los siguientes porcentajes a los ingresos distribuibles del CETAC:

<u>Año</u>	1	2	3
% Ingresos Distribuibles al CETAC	21.37 %	21.37 %	21.37 %

3. ***Plazo de repago:*** El plazo de repago del principal de los ingresos diferidos es de cinco años, iniciando en el año 4 del Contrato. Para efectos del repago de principal, se aplicará los siguientes porcentajes a los ingresos distribuibles del CETAC:

Año	4	5	6	7	8
------------	----------	----------	----------	----------	----------

% Ingresos Distribuibles al CETAC	38.61 %	39.31 %	39.31 %	40.01 %	42.86%
-----------------------------------	------------	------------	------------	------------	--------

En el caso de que estos porcentajes resulten en mayores o menores montos al CETAC, se realizarán los ajustes necesarios en el año 8 del Contrato con el fin de asegurar que el repago concuerda con el monto de los ingresos diferidos.

4. **Intereses:** La tasa de interés aplicable a los ingresos diferidos es 9.89%, la misma aplicable al préstamo con el IFC. El pago de intereses sobre los montos diferidos será subordinado al servicio del préstamo A/B señalado en el contrato de préstamo con el IFC. Los intereses serán pagados anualmente, iniciando en el año 4 del Contrato, con base en los montos señalados en el modelo de proyecciones financieras. En el año 8 del Contrato, se realizará cualquier ajuste necesario para asegurar que los intereses pagados concuerden con los montos diferidos por el CETAC, manteniendo el valor presente de los ingresos diferidos en cero, aplicando una tasa de descuento igual a la tasa de interés aplicable.
5. **Límite de Responsabilidades:** El CETAC no disminuirá temporalmente sus ingresos distribuibles en un monto mayor que el máximo señalado en este acuerdo. El Gestor asume todos los riesgos por cualquier faltante en flujos de caja derivados de riesgos del Gestor, tales como: i) Gastos de Operación por arriba de los señalados en el Modelo, ii) Ineficiencias operativas del Gestor que se traduzcan en mayores Costos del Gestor, iii) Riesgo Comercial; ingresos comerciales por debajo de lo propuesto en el Modelo, iv) Sobre-costos relacionados con la construcción de obras o mantenimiento mayor, en el tanto que dichos gastos no estén debidamente aprobados por el CETAC o la ARESEP, de conformidad con la cláusula 16.3 del Contrato de Gestión Interesada.

TERCERO: Autorizar e instruir al Presidente del CETAC y al Órgano Fiscalizador para que informe sobre este acuerdo y sus implicaciones al Gestor, las entidades

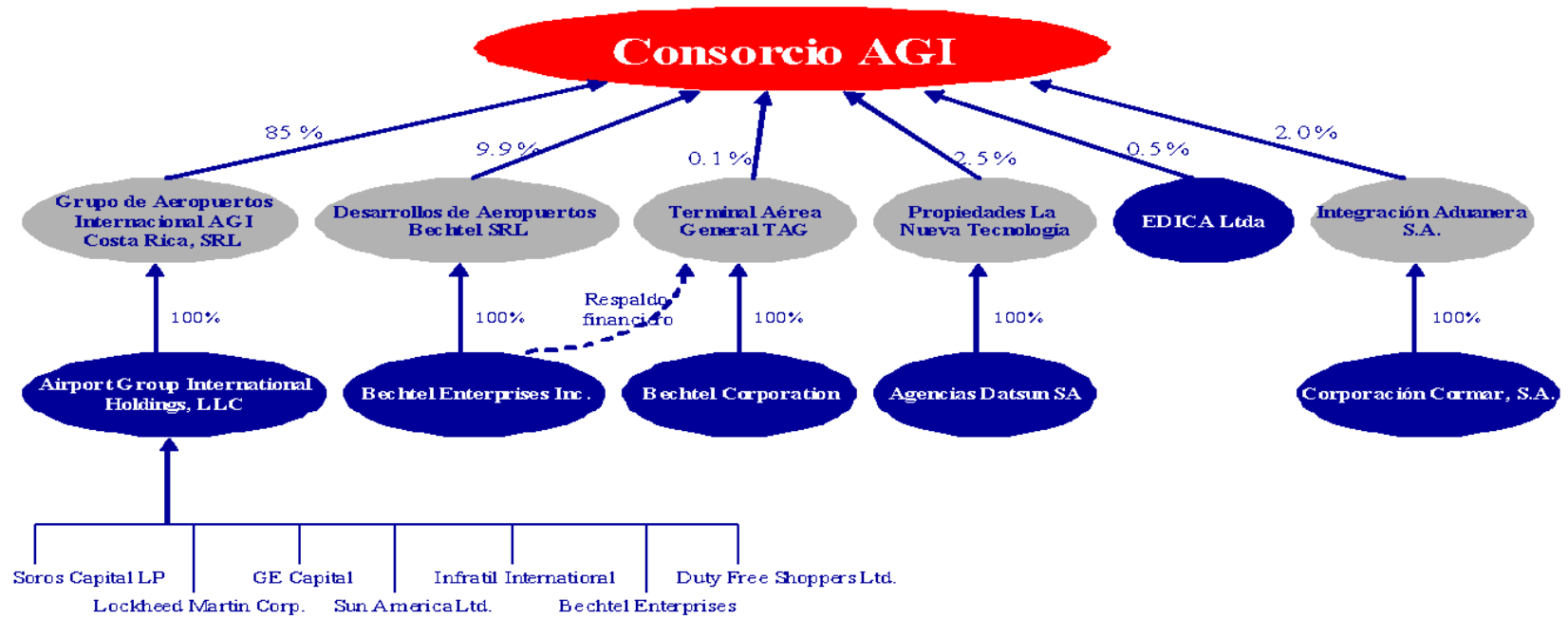
crediticias del Gestor y al Fideicomiso “Aeropuerto Internacional Juan Santamaría” establecido en el Banco de Costa Rica.

Es todo.

ÚNICO COMENTARIO : ¡¡¡ INAUDITO !!!.

ANEXO 5

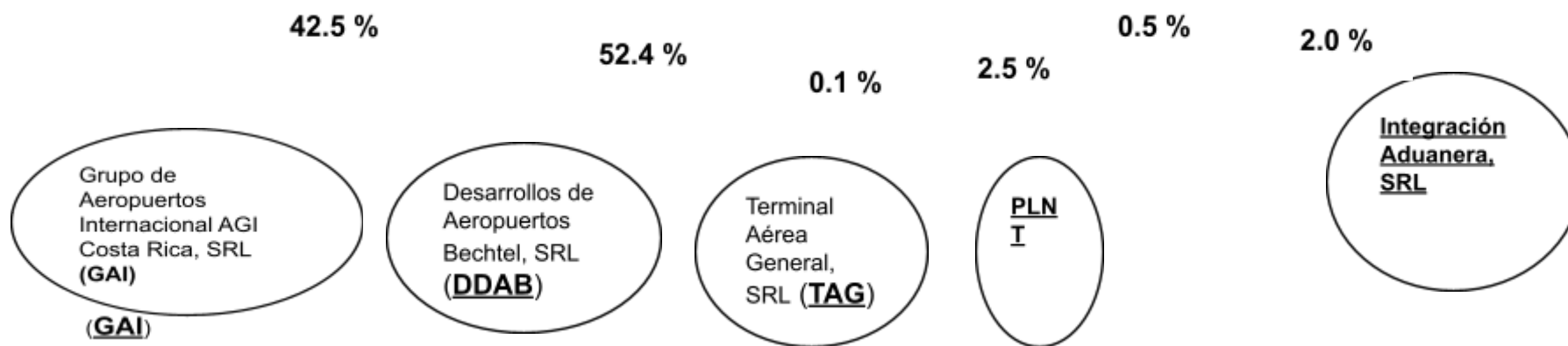
Consortio AGI
(al momento de Adjudicación⁷)



7

Fuer

Alterra Partners Costa Rica, S.A.
(Estructura Actual)⁸



4-Según la información suministrada al CETAC, enviada por el Gestor el 31 de octubre del 2001 mediante el oficio GE-01-394. No obstante, en la comparecencia del gerente general de Alterra Partners, el Ing. Al Romeu, se indicó que Bechtel Enterprises también cedió en su totalidad sus acciones en DDAB, a Alterra Partners International, empresa controlada por Bechtel. Esta cesión no ha sido formalmente comunicada a la Administración. Es importante resaltar que el Contrato no permite cambios en las empresas matrices de los accionistas de la sociedad gestora, sin la aprobación previa por parte del Cetac y que en todos los casos, la nueva matriz debe reunir las mismas calificaciones que la matriz original.



ANEXO 6

Sobre el tema de los Doceavos.

Cualquier discusión sobre la correcta aplicación de las tarifas del Aeropuerto debe utilizar, como línea base, las tarifas señaladas en el cartel de licitación 01-98 para el Contrato de Gestión Interesada, ya que estas tarifas reflejan las condiciones económicas bases para el Contrato de Gestión Interesada, definiendo, a la vez, el equilibrio económico-financiero del Contrato.

Para entender la discusión sobre la disputa de los “doceavos”, es importante referirse al ajuste tarifario realizado antes de la Entrada en Vigencia del Contrato de Gestión Interesada, específicamente al pliego tarifario publicado en el diario oficial La Gaceta, el 4 de mayo del 2001. Sobre este particular, es necesario presentar un resumen de los motivos de dicho ajuste, con base en los términos contractuales.

En primera instancia, cabe resaltar que en el cartel de licitación 01-98 se establecen las tarifas vigentes para la puesta en vigor del Contrato. Estas tarifas representan la base económica sobre la cual todos los oferentes compitieron, razón por la cual es una base inmutable para efectos del equilibrio del Contrato. No obstante, de conformidad con el principio de equilibrio financiero del proyecto, era necesario ajustar las tarifas señaladas en el cartel de licitación y el Contrato por la incidencia de la inflación acumulada desde la publicación del cartel, hasta la orden de inicio. Con el fin de aclarar este concepto, mediante una carta fechada el 16 de octubre del 2000, suscrita por el Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y dirigida a la empresa adjudicataria Gestión Aeroportuaria AGI de Costa Rica, S.A., se aclaró lo siguiente:

En cuanto a su solicitud de aclaración con respecto al ajuste inflacionario de las Tarifas No-Aeronáuticas⁹, el CETAC reconoce la necesidad de actualizar las Tarifas No-Aeronáuticas vigentes aprobadas por éste Consejo, tanto por la inflación acumulada, como por la incidencia de las inversiones y costos correspondientes a la expansión de la fase 1 de la terminal de pasajeros. Para tal efecto, este Consejo está en espera de la posibilidad de poner en marcha dicha terminal en su totalidad, por lo que procederá, con la

⁹ Las tarifas no-aeronáuticas son aquellas tarifas reguladas por el CETAC. La discusión de los doceavos no incide en las tarifas aeronáuticas, establecidas por la ARESEP.

colaboración del Gestor, a actualizar dichas tarifas de acuerdo con lo establecido en el Artículo XVI y Apéndice H del Contrato de Gestión Interesada. Se tiene previsto que dicho ajuste estará vigente de previo a la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato.

Como se nota en esta aclaración, la cual es consistente con los términos del Contrato de Gestión Interesada, el ajuste tarifario procedente antes de la orden de inicio tenía que contemplar únicamente dos conceptos: a) el ajuste inflacionario y b) la incidencia de las inversiones correspondientes a la expansión de la fase I de la terminal de pasajeros. Este último aspecto quedando condicionado a la puesta en marcha total del edificio, un hecho que todavía no se ha cumplido. Por tratarse de un ajuste en anticipación del inicio del Contrato, los demás costos y futuras inversiones obviamente no podrían ser contemplados en el ajuste tarifario, ya que el principio filosófico del mecanismo tarifario es la “**recuperación de costos reales**”, entendiendo estos costos reales como el menor, entre los costos reales y el precio tope cotizado en la oferta.¹⁰

Ahora, las tarifas contempladas en la disputa de los doceavos son únicamente las tarifas correspondientes a las rentas cobradas por áreas comunes. Entre estas tarifas, se contemplan las siguientes:

1. Salas de Abordaje
2. Áreas de Circulación
3. Áreas de Arribo y Salida de Maletas
4. Áreas de Apoyo Electromecánico

Para cada una de estas tarifas, el cartel de licitación (y el pliego tarifario de 1998) contempla la aplicación de sus tarifas en “doceavos de la suma calculada”,

¹⁰ Obviamente, y según el apéndice H del Contrato, el Gestor no tiene el derecho de solicitar un ajuste tarifario con base en sus costos, hasta su presentación del Plan Anual de Trabajo, un año después de la orden de inicio.

publicando la tarifa anual, la cual posteriormente sería aplicada en doceavos para lograr la tarifa mensual.

Con base en el principio de “recuperación de costos”, a continuación se presenta un análisis de cada uno de los componentes contemplados en el ajuste tarifario del 4 de mayo, así como su incidencia en los ingresos del proyecto.

a) Inflación –

Para efectos de inflación, el promedio aritmético de los índices de inflación (IPP y IPC) publicados por el BLS de los Estados Unidos desde la última fijación tarifaria en 1998 hasta el 4 de mayo del 2001 fue el equivalente a 8.47%. En otras palabras, las tarifas (y por ende los ingresos) tenían que aumentarse, por concepto de inflación, en 8.47% para mantener el equilibrio de las tarifas señaladas en el cartel de licitación. De esta manera, a continuación, se presenta una tabla que demuestra la incidencia de la inflación en las tarifas establecidas en 1998, así como su afecto total en los ingresos del Aeropuerto:

Concepto		Unidad	1998	2001	Diferenci	Área	Ingreso
		de		(ajustad	a		Adicional
		a		o por			por
				inflación			inflación
)			
2	TERMINALES						
2.	Concesionarios uso (
1	renta) instalaciones y						
	áreas						
	Mostradores de	m ²	\$13.00	\$14.10	\$1.10	960	\$12,685
	aerolíneas y act.						
	Conexas						
	Salas de abordaje	m ²	\$4.00	\$4.34	\$0.34	1,792	\$607
	Áreas de Circulación	m ²	\$4.00	\$4.34	\$0.34	1,643	\$557
	(vieja terminal)						
	Áreas de Circulación	m ²	\$4.00	\$4.34	\$0.34	4,095	\$1,387
	(nueva terminal)						

Áreas de arribo y salida de maletas	m ²	\$ 4.00	\$4.34	\$0.34	2,556	\$866
Oficinas de aerolíneas (nueva terminal)	m ²	\$8.00	\$8.68	\$0.68	1,662	\$13,514
VIPs	m ²	n/a	n/a	N/a	1,125	-
Soporte operacional y electromecánico (vieja terminal)	m ²	\$4.00	\$4.34	\$0.34	1,052	\$356
Soporte operacional y electromecánico (nueva terminal)	m ²	\$4.00	\$4.34	\$0.34	3,824	\$1,296
Total					18.709	\$31.268

Como se nota, el aumento total en los ingresos provenientes de los ajustes tarifarios por inflación es únicamente de \$31,268 dólares por año, teniendo en cuenta todas las tarifas aplicables a aerolíneas en las terminales de pasajeros. Lo anterior asume que NO se modifica la metodología de cobranza de las tarifas establecidas en el cartel de licitación correspondientes a áreas públicas (circulación, arribo y salida de maletas y soporte electromecánico).¹¹ En este sentido, el cartel de licitación estableció claramente que las tarifas señaladas en la tabla anterior correspondientes a áreas públicas serán cobradas mensualmente, **en doceavos** del monto señalado.

Sobre este particular, cabe resaltar que la sección IV.D.2.ii del cartel establece que *“el cobro se hará mensualmente, en doceavos de la suma calculada y se ajustara al finalizar el año calendario con base en la cantidad de pasajeros efectivamente transportados durante dicho periodo. La tarifa será de U.S.\$ 4.00 por metro cuadrado para el AIJS.”* Esta es la metodología que históricamente la DGAC ha aplicado a esta tarifa, la cual resulta en una tarifa efectiva de \$0.33 por m² por mes para el uso de áreas públicas.

¹¹ Si se modifica la metodología histórica de cobranza, aplicando las tarifas como tarifas mensuales, en vez de en doceavos, la incidencia del ajuste tarifario por inflación es \$87.028 dólares. En ambos casos, el efecto por la incidencia de inflación tiene menor impacto en las tarifas.

Evidencia de esta metodología de cobro ha sido presentada al CETAC por parte del Departamento Financiero de la DGAC, con base en los estados financieros históricos de la DGAC. El Gestor siempre tuvo acceso a estos estados financieros de la DGAC, y por ende, pudo haber comprobado los ingresos provenientes de estas áreas.

b) Inversiones en la Expansión Fase I del Edificio Terminal –

En adición a los ingresos adicionales provenientes del ajuste tarifario por inflación, la carta del 16 de octubre del 2000 establece la posibilidad de ajustar las tarifas de la terminal también por la incidencia de las inversiones correspondientes a la expansión de la fase 1 del Edificio Terminal. Aún cuando hasta la fecha, el edificio terminal no ha sido puesto en marcha en su totalidad, al momento de realizar el ajuste tarifario previo a la orden de inicio, se consideró aceptable incorporar la incidencia del pago correspondiente al reembolso por los gastos incurridos por la Administración en la construcción de dicho edificio. En este sentido, el ajuste tarifario del 4 de mayo contempló el primer año de amortización de los US\$9.339.830 correspondientes al reembolso por el edificio terminal. En este sentido, y a pesar de que dicho pago no se realizó hasta el 26 de septiembre de 2001, el CETAC contempló la incorporación en el ajuste tarifario de la incidencia de las inversiones y costos del Gestor correspondientes a la expansión de la fase 1 de la terminal de pasajeros.

Según los términos del Apéndice H, *“una vez recibida una obra por el CETAC, se amortizará el costo real de la obra efectuada de conformidad con el endeudamiento aplicable”*. En este sentido, es evidente que el endeudamiento aplicable contempla un plazo de 3 años de gracia, con un plazo de amortización promedio de 12.5 años, ya que estos son los términos señalados en el acuerdo de préstamo celebrado entre el Gestor y el IFC. Por esta razón, según los términos del contrato, cabe resaltar que no existe ninguna obligación por parte de la Administración de traspasar la incidencia de la amortización de dicho pago a las tarifas, ya que contractualmente, todavía se encuentra dentro del plazo de gracia y por ende, no es una obligación del CETAC traspasar dichos montos a las tarifas.

No obstante, con el fin de minimizar la volatilidad de tarifas, se contempló la amortización de dicha inversión en el ajuste tarifario del 4 de mayo de 2001,

aplicando un período de amortización de 10 años a esta inversión.¹² Para calcular el costo real de dicha amortización, de conformidad con los términos del acuerdo de financiamiento y el modelo financiero¹³, la ETIR tope aplicable a la inversión es **8.26962%**.¹⁴

Con base en lo anterior, el cálculo de la amortización de los \$9.3 millones correspondientes al reembolso por el concepto del nuevo edificio terminal, tomando en cuenta el ETIR de financiamiento igual a 8.26962%, resulta en un monto de \$1.408.884 por año. Este monto es el ingreso adicional que tenía que generarse a raíz del ajuste tarifario del 4 de mayo del 2001, ya que dicho monto compensa *“la incidencia de las inversiones y costos correspondientes a la expansión de la fase 1 de la terminal de pasajeros”*. En otras palabras, el ajuste tarifario correspondiente a rentas de la terminal, formalizado el 4 de mayo, tenía que generar un ingreso adicional de aproximadamente \$1.4 millones de dólares, sobre los ingresos históricos del Aeropuerto.

No obstante lo anterior, cabe resaltar que estos \$1.4 millones no se traspasan en su totalidad a las tarifas objeto de la disputa sobre los doceavos, ya que existen otras tarifas de la terminal que contemplan una parte de esta “amortización”. En

¹² De conformidad con los términos del Apéndice H del Contrato, la amortización de inversiones deben coincidir con los pagos del Gestor a sus acreedores, o sea con los términos del Acuerdo de Financiamiento. No obstante, en esta instancia, se utilizó un plazo de amortización de 10 años, para mitigar la volatilidad de futuras tarifas. Aún cuando esta desviación con los términos del Contrato es permisible, es importante resaltar que la utilización de un plazo de amortización menor permite al Gestor recuperar su inversión en anticipación de sus obligaciones a los acreedores.

¹³ Tabla “Terminate-FIN” del MPF actualizado.

¹⁴ El ETIR refiere al *costo integral del financiamiento*, el cual se calcula como la tasa interna de retorno financiera (TIR) del flujo neto anual de los ingresos y egresos financieros, incluyendo la amortización del principal e intereses de conformidad con los términos del acuerdo de financiamiento. Para efectos de este cálculo, los montos anuales para el desarrollo de infraestructura (inversión en infraestructura) son *“ingresos financieros”* y los desembolsos financieros anuales (repago del préstamo) son *“egresos financieros”*. De acuerdo con el apartado 2.4.1.2 del Apéndice H del Contrato, queda claro que *“no podrán traspasarse a las tarifas costos financieros que resulten en un costo integral de financiamiento que exceda la suma de la tasa base más el margen de proyecto respectivo”*, o sea, el ETIR.

este sentido, es imprescindible resaltar que existen dos tipos de áreas, las asignadas a “aerolíneas” y las asignadas a “actividades comerciales”. Por esta razón, es necesario determinar el área total sobre la cual se distribuye la incidencia de los \$1.4 millones correspondientes a la amortización del pago realizado por el Gestor:

1. Área total:

<i>Uso</i>	<i>Área</i>	<i>Porcentaje de Uso</i>
Área de Aerolíneas	16,401	87.66%
Área de Concesiones	2,308	12.34%
Total Área	18,709	100%

Basado en esta información, si bien es cierto que las tarifas de la terminal tuvieron que aumentarse para “recuperar” los \$1.408.884 millones de dólares correspondiente a la amortización del pago de \$9.3 millones de dólares, la incidencia de este aumento únicamente debe afectar a las tarifas aplicables a aerolíneas en \$1.235.028, o sea en un 87.66% del monto total. En otras palabras, **el ajuste tarifario correspondiente a las tarifas aplicables a las aerolíneas únicamente tenía que generar un ingreso adicional de \$1.235.028 en el primer año de vigencia del Contrato, para compensar un 87.66% de la incidencia de la amortización del pago de \$9.3 millones de dólares por parte del Gestor.**

c) Ingresos Totales Procedentes a Raíz del Ajuste Tarifario

Con base en lo anterior, queda debidamente demostrado que los ajustes tarifarios aplicables a las áreas de la terminal asignadas a aerolíneas tenían que resultar en un “ingreso adicional” de \$1.266.296 dólares anuales, lo cual es la suma de los **\$31,268 dólares** por año correspondiente al ajuste inflacionario, más los **\$1.235.028** dólares correspondientes a aerolíneas por la amortización en 10 años de los \$9.3 millones por concepto de reembolsos por obras. Dicho cálculo excluye las áreas e ingresos aplicables a actividades comerciales.

Análisis del Ajuste Tarifario, aplicando los Doceavos.

Como se ha demostrado, según los términos contractuales, el ajuste tarifario del 4 de mayo del 2001 únicamente pretendía aumentar los ingresos del Aeropuerto para compensar por dos factores: la inflación y la amortización de los \$9.3 millones de dólares. Por esta razón, los ajustes tarifarios aplicables a rentas de las aerolíneas en la terminal de pasajeros tenía el propósito de generar **\$1.266.296 dólares**. Para entender la correcta aplicación de la metodología tarifaria, es necesario analizar el efecto del ajuste tarifario realizado el 4 de mayo, para comprobar que los ingresos generados concuerdan con dichos cálculos. A este propósito, se puede demostrar contundentemente que la aplicación en doceavos es la metodología correcta para las tarifas aplicables a áreas públicas, ya que el aumento de ingresos proveniente del ajuste tarifario del 4 mayo del 2001 es parecido al “ingreso adicional” esperado, como se demuestra a continuación –

Concepto		Unidad 1998 de Medida	Mayo 2001	Diferencia	Área	Ingreso Adicional Anual
2	TERMINALES					
2.1	Concesionarios uso (renta) instalaciones y áreas					
	Mostradores de aerolíneas y act. Conexas	m ² \$13.00	\$47.77	\$34.77	960	\$ 400,550
	Salas de abordaje	m ² \$ 4.00	\$23.88	\$19.88	1,792	\$35,625
	Áreas de Circulación (vieja terminal)	m ² \$4.00	\$14.33	\$10.33	1,643	\$16,972
	Áreas de Circulación (nueva terminal)	m ²	\$ 21.50	\$17.50	4,095	\$71,663
	Áreas de arribo y salida de maletas	m ² \$4.00	\$21.50	\$17.50	2,556	\$ 44,730

Oficinas de aerolíneas (nueva terminal)	m ²	\$8.00	\$23.88	\$15.88	1,662	\$316,711
VIPs		\$35.50	\$47.77	\$12.27	1,125	\$165,645
Soporte operacional y electromecánico (vieja terminal)	m ²	\$ 4.00	\$14.33	\$10.33	1,052	\$10,867
Soporte operacional y electromecánico (nueva terminal)	m ²		\$21.50	\$17.50	3,824	\$ 66,920
Total						\$1,129,683.00

Como se nota en la tabla anterior, el nivel total de los ingresos provenientes de rentas a aerolíneas ha subido en más de \$1.129.683 millones de dólares. Este monto es ligeramente menor que el monto necesario para compensar la inflación y la amortización de los \$9.3 millones de dólares, no obstante, los aumentos en las tarifas correspondientes a áreas comerciales compensan dicha diferencia.

Según el apéndice H, el Gestor tiene el derecho de solicitar un ajuste tarifario, con la presentación de su plan anual, el cual establece los gastos realizados por el Gestor durante el año anterior. Esto es diferente que el derecho de solicitar ajustes tarifarios *ex ante* a la entrada en vigencia del Contrato. Al respecto el apartado 3.3.2.1 del Apéndice H establece claramente que “*Las rentas o alquileres se basan en los costos operativos anuales y en la amortización de las inversiones de capital, una vez realizadas*”, lo cual obedece a una filosofía de **recuperación de gastos**, y no al cobro anticipadamente de los gastos. Si se acepten los argumentos del Gestor sobre el cobro en doceavos efectivamente el ajuste tarifario realizado el 4 de mayo hubiese resultado en un aumento de ingresos de \$3.844.228 millones de dólares, un aumento sin justificación, según los términos del Contrato. El principio filosófico de la Gestión Interesada es la “*recuperación de gastos reales*”, los cuales nunca pueden ser superiores a los costos cotizados en la oferta, razón por la cual cualquier aumento tarifario debe limitarse a la recuperación de los gastos reales.

A continuación, se demuestra el “efecto en los ingresos” cuando se modifica la metodología de cobro, aplicando las tarifas para áreas comunes mensualmente, en vez de en doceavos, de conformidad con el cartel de licitación:

Concepto		Unidad 1998 de Medida	Mayo 2001	Diferencia	Área	Ingreso Adicional Anual
2	TERMINALES					
2.1	Concesionarios uso (renta) instalaciones y áreas					
	Mostradores de aerolíneas y act. Conexas	m ² \$13.00	\$47.77	\$34.77	960	\$400,550
	Salas de abordaje	m ² \$ 4.00	\$23.88	\$19.88	1,792	\$427,500
	Áreas de Circulación (vieja terminal)	m ² \$4.00	\$14.33	\$10.33	1,643	\$203,666
	Áreas de Circulación (nueva terminal)	m ²	\$ 21.50	\$17.50	4,095	\$859,950
	Áreas de arribo y salida de maletas	m ² \$4.00	\$21.50	\$17.50	2,556	\$536,760
	Oficinas de aerolíneas (nueva terminal)	m ² \$8.00	\$23.88	\$15.88	1,662	\$316,711
	VIPs	\$35.50	\$47.77	\$12.27	1,125	\$165,645
	Soporte operacional y electromecánico (vieja terminal)	m ² \$ 4.00	\$14.33	\$10.33	1,052	\$130,406
	Soporte operacional y electromecánico (nueva terminal)	m ²	\$21.50	\$17.50	3,824	\$803,040
	Total					\$3,844,228

Como se nota en esta tabla, aplicar las tarifas para áreas comunes de una manera mensual, en vez de en doceavos, resulta en un aumento en el nivel de ingresos de \$3.844.228. Este monto representa un ingreso adicional proveniente de tarifas aplicables a aerolíneas de \$2.714.545 millones de dólares sobre los \$1.2 millones de dólares justificables con base en el principio de recuperación de costos reales. En otras palabras, si se acepta la interpretación de que estas tarifas deben cobrarse mensualmente, las aerolíneas estarán pagando \$2.71 millones de dólares más por año que lo “justificable” con base en el principio de “recuperación de costos”, y la amortización de los \$9.3 millones de dólares se compensará en un plazo menor que 3 años¹⁵. Este plazo de amortización es difícilmente justificable según los términos contractuales o según las recomendaciones promulgadas por la OACI con respecto a tarifas aeroportuarias. A lo largo de esta amortización, un plazo de 10 años, el Gestor recibirá alrededor de \$27.1 millones de dólares¹⁶, para compensar su inversión de \$9.3 millones de dólares. Obviamente, teniendo en cuenta este cálculo, existe un conflicto entre el principio de “recuperación de costos” y la interpretación externada por el Departamento Legal de la Dirección General de Aviación Civil.

Por otro lado, y de manera igualmente preocupante, el cambio en la metodología de cobro conlleva un ajuste tarifario difícilmente calificado como razonable a las aerolíneas. Históricamente, las aerolíneas han pagado \$0.33 dólares por m² por mes, sin embargo, de conformidad con la interpretación del Departamento Legal de la DGAC, ahora las aerolíneas tendrían que pagar una tarifa mensual para el uso de estas áreas de \$21.50 dólares por m² por mes. Lo anterior significa un aumento de \$21.17 dólares por m² por mes en el caso de la nueva terminal, o sea un aumento de 6.415% sobre las tarifas señaladas en el cartel de licitación, o un aumento de \$14 dólares por m² por mes en el caso de la antigua terminal, donde no existen mejoras. Si el CETAC decidiera acatar la interpretación legal que elimine la metodología de cobranza señalada en el cartel de licitación, reemplazando dicha metodología con otra, el CETAC tendría que justificar financieramente, ante la Contraloría General de la República, los fundamentos técnicos que sustentan sus razones por haber a) aumentado las tarifas, antes de la orden de inicio, en más que 6.400% sobre los niveles señalados en el cartel de

¹⁵ Es importante resaltar que las tarifas comerciales también contribuyen a la amortización de esta inversión, razón por la cual se compensa la inversión en menos que 3 años.

¹⁶ 64.8% de \$38.442.279 millones de dólares.

licitación y b) permitido al Gestor ingresos mayores a los justificables, con base en el principio de “recuperación de costos”.

Conclusión –

A pesar de cualquier dictamen legal sobre la metodología de cobro de las tarifas aplicables a áreas comunes, el equilibrio financiero del Contrato no debe ajustarse, razón por la cual es necesario considerar el efecto de la interpretación legal en los términos financieros del Contrato. Obviamente, el ajuste tarifario previo a la Orden de Inicio, no pretendía favorecer los términos económicos para el Gestor, no obstante, debido a la interpretación por parte del Departamento Legal, el efecto económico será de un aumento indebido de ingresos en más de \$2.71 millones de dólares anuales. Este ingreso adicional no tiene fundamento contractual, y viola el principio de “recuperación de costos”, razón por la cual es, a todas luces, improcedente.

Si el CETAC prefiere modificar la metodología de cobro para estas áreas, eliminando su aplicación en doceavos, debe ajustar la tarifa mensual desde \$21.50 mensual a \$1.79 mensual, para mantener el equilibrio del Contrato.

Legalmente, la impugnación de una decisión del CETAC que modifique los términos contractuales corresponde al Órgano Fiscalizador, ya que se trataría de una situación que modificaría el equilibrio del Contrato, no obstante, teniendo en cuenta la evidente falta de autonomía del OFGI, es poco probable que el Órgano Fiscalizador procediese en este sentido, razón por la cual correspondería a los usuarios del Aeropuerto la toma de las acciones legales correspondientes.

Es evidente que la interpretación dada por el CETAC / Departamento Legal resulta en favorecer las condiciones económicas del Gestor en alrededor de \$27.1 millones de dólares durante los primeros 10 años del Contrato, todo pagado por los usuarios del Aeropuerto, sin sustento alguno en el principio de recuperación de costos, sin fundamento contractual y por tanto absolutamente ilegal.

Anexo 7 .

Correo electrónico de la Sra. Jill Jamieson sobre la tarifa TIA

De: "Jill Jamieson" <jamieson@racsa.co.cr>

Para: "Eliécer Feinzaig" <efeinzaig@mopt.go.cr>; <pavila@racsa.co.cr>

CC: "Fabiana León-paez Gutiérrez" <fableo@racsa.co.cr>;
<jamieson@racsa.co.cr>

Asunto: Re: Cálculo de la TIA

Fecha: Lunes, 19 de Noviembre de 2001 11:42 p.m.

Me reuní rápido con José Duran hoy en la noche, y hemos acordado reunirnos (el OFGI) en la mañana, y después con Alterra en la tarde. El problema que tenemos es uno del "equilibrio" del Contrato.

De nuevo, Alterra quiere interponer sus proyecciones del MPF por encima de la metodología tarifaria,

y eso es totalmente improcedente. Lo máximo que el OFGI puede recomendar es una cifra defensible

y justificable ante la CGR y otras autoridades competentes, pues esta es la limitación real.

Los \$4.69 es una cifra indefensible... y totalmente de desacuerdo con las bases de este Contrato,

pues a mi parecer, esto no es un asunto complicado. Alterra va a insistir, pero tengo toda fe que la

CGR, Asamblea, y público van a recordar mejor que Alterra cómo se definió las bases de esta licitación.

Saludos,

Jill

ANEXO 8

Memorando de Entendimiento

Yo, Norma Sáenz Carbonell, cédula de identidad numero 1-51 5-087, Traductora Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de Costa Rica, nombrada por acuerdo N° 5 1 del 26 de enero de 1984 **CERTIFICO POR ESTE MEDIO:** que el documento adjunto a traducir en idioma español dice lo

siguiente:-----

-----**Memorando de**

Entendimiento-----

-----El lunes 13 de agosto del 2001, representantes del CETAC y del OFGI (Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada) e IFC discutieron los parámetros que debían ser determinados a fin de que IFC completase su modelo financiero de conformidad con términos consistentes con la Gestión Interesada, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 20 del Apéndice U. Se acordó lo siguiente:

1. Las tasas base de las tarifas deberán reflejar las tasas y los cargos que hayan sido debidamente aprobados por el CETAC y ARESEP y que sean válidos en la actualidad-----
2. Los gastos de capital para las obras cuyo desarrollo está contemplado a tener lugar durante los

primeros tres años de la Gestión Interesada reflejarán aquellos presentados en la oferta original, lo que da como resultado un total (le gastos de capital de US\$ 114.7 millones incluyendo ajustes por la inflación.-----

3. Los Términos Financieros que se usarán en el modelo financiero actualizado deberán reflejar aquellos incorporados en el Contrato de Préstamo de 1FC y otros contratos de financiamiento, incluyendo:-----

a. Tipo de interés promedio de un 9.89%.-----

b. Base de conversión de 6.71%-----

c. El plan de amortización para los gastos de capital dc cada año es a IO años, con un servicio de la deuda virtual (es decir, asumiendo que todos los gastos de capital son financiados por medio de deuda), la cual se calculará de acuerdo con un plan tipo hipotecario. y será transferida a las tarifas el año después de la conclusión de las obras correspondientes.-----

4. Todos los demás términos reflejan los presentados en la oferta original incluyendo la aplicación del Factor de eficiencia.-----

El CETAC emitirá un Acuerdo confirmando los parámetros anteriores, los que también manifestaría que el CETAC reconoce que las fluctuaciones sustanciales recientes en los precios del petróleo podrían tener un impacto importante en los valores cotizados para la construcción de algunas de las obras, y por esta razón, el CETAC procederá a considerar ajustes extraordinarios a los Topes de Precios presentados por el Gestor, de conformidad con la Sección 16.3 de la Gestión Interesada. Además, el Acuerdo del CETAC manifestaría que, de conformidad con las disposiciones del Apéndice H, el CCEAC acepta US\$18.4 millones en gastos de desarrollo para efectos de transferirlos a la base de tarifas. Estos dos aportes adicionales serán incorporados al modelo.

El Acuerdo del CETAC además indicaría que, en cumplimiento con las disposiciones del Artículo 22.2 de la Gestión Interesada, el CETAC está dispuesto a usar sus facultades de conformidad con las disposiciones de la Gestión interesada, para diferir temporalmente su parte en los ingresos distribuibles en los primeros años del proyecto, a fin de evitar una brecha en el financiamiento del proyecto (estimado por IFC en aproximadamente e US\$ 13.7 millones), a menos que se

convengan otras medidas equivalentes con los promotores del proyecto. Los ingresos diferidos del CETAC serán recuperados en años posteriores, con intereses equivalentes a un 9.89%. La redistribución temporal de ingresos convenida será explícitamente establecida en el Acuerdo del CETAC y reflejada en el modelo actualizado. Los intereses aplicables a los fondos redistribuidos serán subordinados al préstamo de IFC confirma que un Acuerdo del CETAC de conformidad con estos términos le permitiría concluir las proyecciones financieras en el caso base y satisfacer así los requisitos de desembolso establecidos en la sección 5.01 r) del Contrato de Préstamo, sujeta a 1) indicadores financieros satisfactorios resultantes, 2) una opinión legal satisfactoria sobre la exigibilidad del Acuerdo del CETAC expedida por el asesor legal de IFC, aceptada por los asesores legales de la Prestataria y del CETAC, y 3) aceptación de los términos anteriores por parte de los bancos participantes en el préstamo sindicado de IFC-----

Este Memorando de Entendimiento se limita a los puntos que deben ser resueltos a fin de que IFC pueda cumplir el requisito de desembolso establecido en la sección 5.01 r) del Contrato de Préstamo, y no tiene el propósito de indicar todos los requisitos y aspectos que los promotores del proyecto y el Gobierno de Costa Rica puedan necesitar resolver con respecto a la Gestión Interesada.-----

(firmado: "Eliécer Feinzaig") -----(firmado "J. Jamieson")----- (firmado "A Mates")-----

Eliécer Feinzaig-----Jill Jamieson-----Amnon Mates-----

CETAC-----OFGI-----IFC-----

Fecha: 14 de agosto de

2001-----

EN FE DE LO CUAL, expido la presente traducción oficial, del inglés al español, cuyo original comprende dos páginas, y firmo en San José a los diecisiete días del mes de enero del dos mil dos. Agrego y cancelo los timbres del ley.

ANEXO N° 9

Jill Jamieson

From: "Carlos Castro" <ccastro@mopt.go.cr>
To: "Jill Jamieson" <jamieson@racsa.co.cr>,
<eestrada@congreso.aleg.go.cr>; "Dip Vanessa Castro"
<vcastro@congreso.aleg.go.cr>
Cc: "Carlos Castro Arias" <ccastro@gobnet.go.cr>
Sent: Thursday, October 04, 2001 8:19 AM
Subject: Re: Comisión Investigadora del Aeropuerto

Estimada Jill:

La verdad es que estoy muy molesto por la falta de estrategia en la Asamblea Legislativa y por el negligente descuido de perder la Presidencia de esa comisión

y por el manejo que se ha dado a la comparecencia de ustedes por parte de nuestros diputados. Anoche hablé con Eliseo Vargas y estuve tratando de localizarte en la noche a vos y a Claudio, **lo mejor es que no comparezcan hoy y manden una excusa**, cualquier cos me llamas al 234-21 -87 o a mí celular 384-48-61 o me ponés un bipper a mi nombre al 225-25-00, después conversamos.

Carlos Castro

ANEXO N° 10

RESUMEN DE IRREGULARIDADES EN LA EJECUCION DEL CONTRATO SEGÚN INFORME DE LA SRA. JILL JAMIESON, EX INSPECTORA GENERAL DEL ORGANO FISCALIZADOR DEL AEROPUERTO.

La Máster Jill Jamieson con motivo de su renuncia de su condición de Inspectora General de Organo Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Juan Santamaría, presentó al Consejo Técnico de Aviación Civil, el 31 de enero de 2002 un documento titulado "Informe Final de la Inspección General".

A continuación en forma de resumen se hace referencia a las irregularidades que se han determinado en el proceso de ejecución del contrato.

IRREGULARIDAD PAGINA

	Informe final
1. Por incumplimientos del Gestor se exige por el OFGI abrirle Expediente administrativo	4
2. Omisión de canales formales de comunicación Gestor-OFGI-CETAC establecidos en el Contrato (Cláusula 13.3) particularmente en los siguientes casos :	6 y 7
■ Tarifa Instalaciones Aeroportuarias	9 y 10
■ Diferimiento ingresos por el CETAC a favor del Gestor por \$12.4 MM	11, 13
■ Falta de ejecución de sistema de comunicación de datos (contabilidad finanzas, etc.)	14 y 15
3. Cambio de la empresa matriz de la sociedad Gestora Líder (Consortio AGI / AGI-TBI/ALTERRA PARTNERS S. A.). Reducción de la participación de Grupo Aeropuertos Internacional AGI a 9,9875%.	19 y 21
4. Recursos técnicos y humanos de Grupo Aeropuertos Internacional AGI insuficientes para cumplir Acuerdo de Servicios Técnicos de Asesoría a ALTERRA en gerencias, operación, mantenimiento, mercadeo, etc. del Aeropuerto Juan Santamaría. (Cláusula 2.3)	23
5. Pago de comisiones anuales a GAI-TBI por \$500.000 +1.5 EBIDA lo que se podría financiar con ingresos diferidos del CETAC	24 y 25
6. El Gestor no ha entregado certificación montos exactos de inversión en el proyecto. CETAC debe solicitar programación aportes de capital y desembolsos (Cláusula 13.6)	27
7. El Gestor rehusó aportar más capital fresco al proyecto limitando el aporte al mínimo (Cláusula 13.6)	27
8. El Gestor no ha logrado reducciones en costos de operación según	

- la Oferta. Por el contrario aumenta los costos de operación y mantenimiento en más de \$47 millones de dólares. 29
9. Aumento de “Gastos de Desarrollo y Financiamiento” de \$3.7 millones a \$18.7 millones de dólares y su posible incidencia en un aumento de tarifas (\$15 millones de aumento) 30
10. Aumento costo ejecución obras del Contrato BECTHEL-EDICA durante los primeros tres años por \$22.8 millones de dólares. 30
11. Gestor cobra tarifas áreas públicas en un monto superior a lo autorizado. Problema denominado “cobro tarifas en doceavos”. 34 y 35
12. TIA por pasajero recomendada por OFGI en \$1.3 contradice monto de \$4.6 o \$4.7 que CETAC aprobaría a Gestor según anunció el Ministro de Obras Públicas. Esto implicaría un aumento de ingresos a Gestor de \$160 millones en 20 años. 36
13. Violación Apéndice I del contrato por asignar el costo a todas las comisiones de venta del impuesto al CETAC con lo que se reducen los ingresos de este órgano. 37
14. El OFGI no ha tenido acceso a la información para verificar la facturación y cobros relacionados con depósitos y distribuciones mensuales (ingresos) que debe entregar al Gestor. 37
15. CETAC irrespeto función fiscalizadora del OFGI al instruirlo para que inicie procedimientos administrativos de cobro a permisionarios cuando esto es responsabilidad ejecutiva del CETAC. 39
16. Error en los términos de renovación de la garantía de cumplimiento de ALTERRA PARTNERS al insertar el término SRL en lugar de S.A. 41
17. El Gestor no ha cumplido con mantener inventario y registro de equipo nuevo y existente (Cláusula 5.4.1) 43

18. El Gestor exige a CETAC asumir el costo del cambio de equipaje lo cual es improcedente por ser de su obligación (Cláusula 5.2.1) 45
19. El Gestor suspendió la prestación de servicios de operación y mantenimiento del Salón Diplomático del Aeropuerto (Sección 7.B2.13) 49
20. El Gestor no cumplió con disposiciones del anteproyecto conceptual y plan de ejecución de Obras (Apéndice E: 2.3.2 y 2.3.3). El anteproyecto carece de plan de ejecución para cada obra lo que incumple los términos del contrato. 52
21. El Gestor ha presentado algunos planes de ejecución habiendo solicitado el otorgamiento de la orden de inicio y en algunos casos ha iniciado obras sin autorización de la Administración. 54
22. El OFGI no ha recomendado la aprobación del cronograma de obras propuesto el Gestor debido a que aumenta los plazos de ejecución de algunas obras: Rehabilitación pista 07-25; Calle rodaje Delta y Bahía de espera. El contrato no contempla modificar o renegociar el cronograma de obras. 55, 56
57, 59
23. Presupuesto anteproyecto contrato EPC BECHTEL-EDICA incluye precios mayores a los cotizados en la Oferta de AGI. Costo de las obras aumenta en \$22.9 millones de dólares. 60
24. El Gestor no ha cumplido con el Contrato al no presentar precios desglosados por obra y cantidades, lo cual impide la fiscalización y control ex-ante del OFGI. 62
25. El Gestor y BECHTEL-EDICA acordaron cronograma de pagos con “precios suma alzada” que incumplen el contrato lo que es inaceptable como presupuesto definitivo de la obra ya que éste no puede ser mayor a los precios tope de la Oferta (Cláusula 4.3.1) 64
26. El costo de los puentes o mangas de abordaje tienen un precio tope de \$502.071 c/u . El Gestor presentó un precio de suma alzada por

\$902.082 c/u lo que representa un exceso a favor del Gestor de \$3.7 millones de dólares para los ocho puentes. La cotización de un reconocido fabricante es por \$450.000 para cada puente.

65

27. El CETAC aprobó el proyecto definitivo de rehabilitación de la pista y su presupuesto sin que el OFGI concluyera su análisis. Costo máximo según oferta fue de \$15.2 y CETAC aprobó \$17.8 millones. 69

28. Se redujo la calidad de la mezcla asfáltica AC40 a AC30 y el presupuesto de costo la obra de la pista no presente reducción. 70

29. El CETAC tomó la decisión de eliminar obras de mantenimiento previstas en el Plan Maestro por lo que es improcedente el cobro del Gestor de la suma de \$591.309 de un proyecto que no se va a ejecutar.

Anexo 11

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

Acta de la sesión ordinaria No 01-2002, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciséis horas del día dos de enero del año dos mil dos, en la Sala de Sesiones del Despacho del Viceministro de Transportes, con la asistencia del MSc. Elécer Feinzaig Mintz, Cmdte. Ricardo Madrigal Salazar, Lic. Carlos Manuel Fernández Alvarado, Ing. Mario Rodríguez Vargas y el Ing. Eduardo Ulloa Clare; Cap. Roberto Alfaro Woodbridge, Director General y la señora Maribel Mathiew Campos, Secretaria de Actas.

Preside la sesión el MSc Eliecer Feinzaig Mintz, en su condición de Presidente del Consejo Técnico.

Nota fuera del acta : se consigna la parte del Acta relativa a los temas investigados .

ARTICULO SEGUNDO

Considerando

1. Que el Contrato de Gestión Interesada establece que las etapas para el desarrollo de los planos para las obras tendrá las siguientes etapas o fases:

LIBRO DE ACTAS 2002

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

- “Plano General de Desarrollo
 - Anteproyecto Conceptual y Plan de Ejecución
- Planos Definitivos
- Planos de lo Construido (“As Built”)

2. Que Alterra Partners Costa Rica, S.A., ha presentado la documentación exigida por el Apéndice E del Contrato de Gestión Interesada necesaria para obtener la aprobación del Anteproyecto Conceptual, plan de ejecución y planos definitivos de la Rehabilitación de la Pista 07/25.

3. Que este Consejo Técnico acordó mediante artículo 10 de la sesión extraordinaria del 06 de noviembre del 2001, cerrar la pista desde el 2 de enero por un periodo de 115 días para efectos de la obra de recarpeteo de la misma.

4. Que la Dirección General de Aviación civil procedió de conformidad con el artículo 10 de la sesión extraordinaria del 06 de noviembre del 2001, del Consejo Técnico de Aviación Civil a emitir el NOTAM correspondiente, al cierre de la pista.

5. Que mediante oficio OFGI-FG-02-01, fechado el 2 de enero del 2002, del Órgano Fiscalizador, se indica que: *“En conclusión, se demuestra el cumplimiento formal del Gestor con los términos y requisitos del Contrato de Gestión Interesada y su Apéndice E, para la aprobación del Anteproyecto Conceptual, Plan de Ejecución y Plan Definitivo para la pista 07/25, de conformidad con los términos contractuales.”*

6. Que mediante oficio OFGI-FLN-02-0001 fechado el 2 de enero del 2002, el Lic. Percy Ávila Picado, Asesor Financiero del Órgano Fiscalizador indica que a la fecha el Gestor ha cumplido con la presentación del WBS, con un detalle aproximado de 0.5%, porcentaje indicado en el Contrato, con lo cual está cumpliendo de manera formal con los requisitos solicitados en dicho contrato.

7. Que mediante oficio OFGI-AL-02-01 fechado el 2 de enero del 2002, la Lic. Fabiana Gutiérrez León-Páez, indica que con vista en los criterios técnicos emitidos por la Inspección de Obras y el criterio externado por el Asesor Financiero, el Gestor cumple con los requisitos contractuales para obtener la aprobación del Anteproyectos conceptual y Plan de Ejecución y Proyecto definitivo de la Pista 07/25 del AIJS.

8. Que mediante oficio OFGI-OB-02-004 fechado el 2 de enero del 2002, la Arq. Tatiana Rodríguez indica que *“En conclusión existe toda la documentación indispensable establecida por el Contrato y puesto que no existen inconvenientes técnicos adicionales para que los trabajos puedan dar inicio se recomienda al CETAC el dar aprobación para el Inicio de Obras en pista”*

POR LO TANTO, SE ACUERDA;

LIBRO DE ACTAS 2002

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

4

PRIMERO: Aprobar el Anteproyecto Conceptual y Plan de Ejecución para, la reconstrucción de la pista 07/25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, presentado por el Gestor.

SEGUNDO: Aprobar el Proyecto Definitivo correspondientes a la Rehabilitación de la Pista 07/25.

TERCERO: Instruir al Inspector General del Órgano Fiscalizador para que de conformidad con la cláusula “2.5.4. Inicio de la Construcción” del Apéndice E del Contrato de Gestión Interesada, y de acuerdo con el artículo 10 de la sesión extraordinaria del Consejo Técnico de Aviación Civil, celebrada el 06 de noviembre del 2001, proceda a emitir la orden de inicio correspondiente en los términos de éste acuerdo.

CUARTO: Se instruye al gestor Interesado para que presente de manera inmediata la siguiente información:

- 1.- Memoria de cálculo de los costos reportados en la última versión del WBS, entregado el 2 de enero del 2002, a fin de poder verificar la razonabilidad de los precios y tareas indicadas, haciendo énfasis en la obligación que tienen de presentarlo, de acuerdo al Contrato, a la filosofía de precios tope y a los términos emitidos por la Contraloría en sus diversas resoluciones.
- 2.- Plan de control de costos, debidamente actualizado, donde se especifique claramente el compromiso de entregar en todo momento, los desgloses de costos solicitados.
- 3.- Detalle de las cantidades para cada una de las tareas indicadas en el WBS de la pista 07/25.

QUINTO: Se deberá informar al Gestor interesado que de conformidad con el apartado “2.5.10. **Control de Costos**” del Apéndice E, *“en los precios presentados en todo momento los precios máximos de los ítems de la oferta del Gestor serán utilizados por la Administración como uno de los parámetros de referencia para determinar la razonabilidad de los costos.”*

SEXTO: Notifíquese. ACUERDO FIRME.

SE LEVANTA LA SESION A LAS DIECIOCHO HORAS

MSC: ELIECER FEINZAIG MINTZ

CMDTE. RICARDO MADRIGAL SALAZAR

ING. MARIO RODRÍGUEZ VARGAS

LIC. CARLOS M. FERNÁNDEZ ALVARADO

LIBRO DE ACTAS 2002

ANEXO 12

Page 1of 3

CORREO ELECTRÓNICO 1

-----Mensaje original-----

De: Eliecer Feinzaig~

Enviado el: Jueves 09 de Agosto de 2001 11:22 am

Para: Miguel A Rodríguez Echeverría: MARE 1

CC: Andrés Rodríguez Clare; Eliecer Feinzaig

Asunto: Alterra: sigue la novela

Importancia: Alta

Presidente,

para contarle qué ha pasado con Alterra en estos últimos días. Antes de entrar en

materia. ¿usted recibió copia de la carta que le mandé a Unruh el sábado de parte suya? Le pedí a Unruh que me confirmara recibo. y no he sabido nada de él, y como he tenido tantos problemas con el e-mail. ya uno no sabe qué está pasando.

Con respecto al avance (o desavance) con Alterra, como usted sabe, el viernes pasado el CETAC había tomado un acuerdo, que no dejamos en firme para poder enseñarlo al gestor y a los bancos antes de que adquiriera firmeza, por si había que hacerle cambios. En ese acuerdo cumplimos con todo lo previamente acordado con el gestor, pero además le habíamos puesto como condición que **mientras los ingresos diferidos del CETAC no estuvieran totalmente repagados, el gestor no podía repartir dividendos** (es decir, cualquier excedente sobre el cash generado necesario para invertir en el proyecto debía de ir a parar a las arcas del CETAC para acelerar el repago). **Los socios de Alterra** (no los bancos) **objetaron eso por consideraciones de rentabilidad privada**. Viendo que los montos proyectados de pago de dividendos en el periodo de interés eran relativamente pequeños (en total \$1 millón en cuatro años), y que si les permitimos **repartir dividendos** el repago se completa en el año 8 en vez de en el año 7, **el CETAC estuvo de acuerdo en modificar su acuerdo y excluir los dividendos proyectados del repago de los ingresos diferidos del CETAC**, pero poniendo como condición que el porcentaje de ingresos compartidos que le corresponden al CETAC durante el periodo de repago será el máximo posible que garantice las coberturas mínimas de deuda exigidas por el IIFC (1.25 en cada año), y una cobertura promedio de alrededor del 1.45. aceptable para el resto del sindicato.

Con eso, el martes dejamos el acuerdo firme, para tratar de ponerle punto final a esta penosa negociación. Ahora resulta que tampoco está de acuerdo el Gestor. Ahora dicen que si hay ingresos superiores o costos inferiores a los proyectados, ellos deberían de disfrutarlos también. El problema es que el CETAC no es un banco comercial. **Nosotros para poder medio defendernos cuando la Contraloría empiece a cuestionar** tenemos que tomar las medidas necesarias para garantizar que el repago se de lo más rápido posible sin poner en riesgo la liquidez ni la solvencia del proyecto. Por eso hemos hecho las consideraciones de generación de cash flow para reinversión y de cobertura de deuda. **Y en consideración a las necesidades de los inversionistas hemos hecho la excepción del pago de los dividendos proyectados**.

Pero ellos ahora quieren más. Quieren no sólo los dividendos proyectados, sino que quieren repartir lo que quede por encima de las proyecciones. Considerando que otra de las concesiones que les hicimos en el modelo es la de meter costos de operación superiores a los ofertados la posibilidad de ese “windfall profit” pareciera ser alta. Pero si cayéramos por debajo de las proyecciones, el CETAC absorbe solito el problema (se prolonga el periodo de repago). En términos de Jill. si asumimos todo el riesgo del downside. debemos de disfrutar el beneficio del upside.

Las cosas están en un punto critico. Esto tiene que quedar definitivamente resucito mañana por cuestiones del timing del crédito. En mi opinión. we went as far as we could. e! asunto ya está resuelto. Creo que no debemos caer en la presión que nos quieren poner. La tónica con Alterra es que cada vez que les hemos cedido, aparece un nuevo punto y un nuevo deadline (es decir, más tiempo para seguir negociando cada vez nuevas pretensiones). En todo caso. tampoco quiero que se nos queme el pan en la puerta del horno.

Cualquier comentario, instrucción, sugerencia o indicación de apoyo a lo actuado será bienvenida. Atentamente,

Eliécer

Aclaración al e-mail

UNRUH: se refiere a Paul Unruh, vice-Chairman de Bechtel Enterprises

CORREO ELECTRÓNICO 2

Jill Jamieson

From: "Jill Jamieson" <jamieson@sol.racsa.co.cr>

To: "Ricardo Madrigal" <ricardi@racsa.co.cr>

Sent: Sunday, August 19, 2001 6:51 PM

Subject: Re: Reunión

Hola,

Pues la verdad es que no sé si vamos a tener una reunión mañana o no. Pese a que hemos ofrecido asumir \$10 millones de su déficit de financiamiento, el Gestor no quiere asumir ninguna responsabilidad para reducir sus costos, etc., pues todavía existe un déficit de financiamiento de \$5 millones. He evidenciado a ellos cómo pueden reducir este déficit a cero, pero si una sugerencia mía requiere controles por parte de ellos, rechazan la idea. Mi recomendación es que el CETAC ayude en parte pero no asume responsabilidad por los descuidos del Gestor. y si el Gestor no acepte su parte. pues no hay provecho. Es bastante difícil que el CETAC asuma una reducción de \$10 millones de dólares sobre 3 años (y todavía cumple con sus obligaciones financieras), pero cuando se hable de \$15 millones, esto es absolutamente fuera de lo razonable.

Realmente no hay nada más que discutir con ellos..., he comunicado mi posición a Eliécer y a Andrés Rodríguez. quienes están apoyando mi posición, pero si el Gobierno quiere asumir la totalidad de la responsabilidad, el CETAC tendría que aprobar esto en contra a mis recomendaciones técnicas. Pues no sé cuál será la situación mañana, pero por mi parte, he terminado con esto, y por esta razón, voy a dormir para la primera vez en días.

Saludos.

Jill

CORREO ELECTRÓNICO 3

From: "Jill Jamieson" <ja_miesona~sol.racSa.CO.Cr>
To: 'Fabiana Gutierrez' <fableo@racsa.CO.Cr> "Claudio Donato"
<cdonato@sol.racsa.00.Cr>
Sent: Monday, August 20, 2001 1:03 PM
Subject: Fw: Proyecto AIJS

FYL.
From: Eliécer Feinzaig
To: Jill Jamieson
Sent: Monday, August 20, 2001 9:53 AM
Subject: RV: Proyecto AIJS

FYI
— Original Message —
From: Eliécer Feinzaig
To: Andres Rodriguez Clare
Sent: Monday, August 20, 2001 9:44 AM
Subject: RE: Proyecto AIJS

Andrés:

Me pareció muy bien tu respuesta a AI. Un comentario adicional, sólo para vos: de la lectura de los Negative Covenants que te transcribe AI, más bien la interpretación correcta es que el Gestor no puede aceptar el diferimiento de ingresos del CETAC. o solo porque ello se constituye de hecho en una deuda del Gestor con el CETAC sin el consentimiento previo de los bancos, sino que además esa deuda tiene prioridad en el repago sobre el Senior Debt. Por la boca muere el pez.

Te adjunto el borrador de acuerdo que hemos presentado al Gestor para sacar algo concertado. Como verás, viene sin ningún tipo de reservas excepto por la afirmación de que el CETAC no asumirá ni diferirá ingresos por un monto mayor al estipulado, recayendo la responsabilidad sobre el gestor si su desempeño es peor que el proyectado. Todos los considerandos están dirigidos a dejar bien en claro que no se trata de una modificación al contrato, sino más bien la actualización del

modelo que prevé el Apéndice U del contrato. Además se pretende definir claramente los parámetros solicitados por el IFC, para que todo el mundo quede satisfecho. El borrador ya fue circulado al gestor. yo no he recibido comentarios pero estoy esperando una llamada de Jill para ver si ella tiene algo nuevo. Los números del mecanismo de ajuste temporal son nuestra propuesta. pero es exactamente el punto en que no hay acuerdo. De ello tenemos que convencer al gestor. Con ellos, el Cetac está difiriendo unos \$10.1 millones en tres años, se mantiene la sanidad presupuestaria del CETAC, y es posible recuperarlos en cinco años, con lo cual podemos defender la temporalidad del mecanismo. Esos números además garantizan las razones de cobertura del servido de deuda, y la distribución de dividendos, lo cual es evidente para los que vean el modelo con detenimiento, pero no es posible hacer estas afirmaciones en el acuerdo por dos motivos: primero, que formalmente nosotros no tenemos por qué andar verificando los dividendos del gestor y poner que estamos haciendo una consideración de ese tipo sería más bien contraproducente cuando la CGR meta la nariz; y segundo. el IFC fue muy claro en que legalmente para ellos sería una embarcada que nosotros pongamos que hacemos consideraciones de cobertura de deuda por solicitud de ellos.

Saludos, Eli

CORREO ELECTRÓNICO 4

— Original Message —

From: Andres Rodríguez Clare
To: Al Romeu

Cc: Jose Rossi (E-mail) Eliecer Feinzaig.

Sent: Sunday, August 19, 2001 9:30 PM

Subject: RE: Proyecto AIJS

Estimado Al:

Disculpa que hasta ahora respondo tu mensaje, pero es hasta ahora que lo leo.

Entiendo que el problema que queda en estos momentos por resolver es el del funding gap. Según lo que he conversado con Eliecer Feinzaig, el CETAC puede ayudar a resolver este gap, pero solo hasta 10.4 millones de dólares. Asumir un monto mayor implica hacer que el “ajuste temporal” ya no sea temporal (pues cubre más de la mitad del período del contrato), o **implica quitar recursos al CETAC que necesita para hacer las inversiones que requiere el país**, algunas de las cuales incluso son asumidas como obligaciones del CETAC con el gestor en el contrato (aeropuerto de-Pavas).

Esto implica que quedan casi \$5mm de funding gap descubiertos. Las propuestas que vienen en tu mensaje son ciertamente interesantes, pero requieren trámite legislativo, por lo que no se pueden contemplar como soluciones de corto plazo. Y dado que queremos resolver este asunto en las próximas horas, no son alternativas viables.

A solicitud de José Rossi, yo hablé con Amnon Mates el lunes anterior, y él personalmente me dijo que el WC estaría dispuesto a aumentar el financiamiento al gestor en \$5mm. Considerando todo lo anterior, creo que es la opción más razonable. Según el extracto del contrato de financiamiento que venia en tu mensaje, esto sería posible, pues las cláusulas vienen anteceditas por la frase: "unless IFC otherwise agrees."

Creo que el CETAC ha tenido una actitud flexible para ayudar a resolver este problema del funding pero tenemos que entender las limitaciones que tiene. Con buena voluntad de todos estoy seguro que mañana mismo resolveremos este asunto pendiente.

Muchos saludos. Andrés

CORREO ELECTRÓNICO 5

Original Message

From: Al Romeu

To: Andres Rodriguez Clare

Cc: Jose Rossi <E-mail>

Sent: 19/08/2001 01:48 PM

Subject: Proyecto AIJS

Sensitivty: Confidential

Estimado Andrés:

Te escribo directamente dada la urgencia de resolver de manera clara y directa los graves problemas que sigue enfrentando la concesión del aeropuerto. Me llamó anoche Jose Rossi de USA para explicar la percepción del Gobierno de que el funding gap de US\$5 millones podría resolverse muy rápida y simplemente con un incremento en el préstamo del IIFC. Por supuesto.

de ser posible, esta solución sería preferible para Alterra, ya que ese préstamo adicional se amortizaría en 12-15 años, en lugar de los 6 años que exige el Cetac para la recuperación de sus ingresos diferidos.

Sin embargo, (y como lo hemos explicado a Jill, refiriéndola al contrato de préstamo que fue presentado y aprobado por el Cetac en Mayo del 2001), esta solución no es posible en el corto plazo, ya que:

* Un cambio en el monto principal del préstamo requeriría que los banco participantes en la sindicación del préstamo (Deutsche, Dresdner, Hvyo Bank, Deutsche Verkers, Crédit Agricole Indosuez, y Scotia) volvieran a pedir aprobación de sus respectivos comités de crédito, al tratarse de condiciones diferentes de las originalmente aprobadas. Esto, que aún en mejores circunstancias tomaría más tiempo del que disponemos, sería muy riesgoso en las condiciones actuales: desde la aprobación original del crédito en Febrero 2001, se ha precipitado la crisis en Argentina y Latinoamérica, y con ella, en los bancos las reducciones de exposición y carteras de préstamos a la región. **Es más que probable que, en las circunstancias actuales, los bancos aprovecharían la segunda presentación al comité de crédito para cancelar sus compromisos previos.**

* El propio contrato de préstamo (sección 6.02. reproducida más abajo) exige que, para obtener deuda adicional (bien sea una ampliación a la "Senior Debt" - el préstamo ya existente - o la toma de deuda subordinada), se cumplan una serie de condiciones, pero principalmente que en el año anterior a la ampliación del crédito la cobertura de deuda fuera igual o mayor a 1:30.

Entendemos las razones por las que el Cetac desee limitar la subvención que den a las tarifas a través de la postergación de parte de sus ingresos. Por ello, hemos insistido desde un principio en la necesidad de **contemplar en conjunto dos alternativas:**

* **Un incremento en la Tasa de Uso (Impuesto de Salida) a pasajeros internacionales, de entre \$2 a \$5.** Esta tasa es baja. comparada con niveles internacionales, y se ha demostrado repetidamente que casi ni tiene elasticidad para pasajeros internacionales, ya sean turistas o viajeros de negocios

La eliminación de la categoría de “Pasajeros en Tránsito”, que usan las instalaciones del aeropuerto. y pueden permanecer en el país hasta 48 horas. pagando sólo \$2 como Tasa de Uso. Muchos viajes de negocios a GR duran menos de días ‘y estos pasajeros están siendo subvencionados por el resto de los pasajeros del AIJS

*Mayores incrementos a las tarifas - que tienen la enorme desventaja de aumentar los costos de las aerolíneas.

En este último aspecto de tarifas, son muy desafortunadas las declaraciones de representantes del gobierno a los periódicos de Costa Rica. Por ejemplo. en La República del sábado. se indica que “el vice Ministro de Transporte diciendo que “se determinó que hay una aplicación errónea y se le comunicará al Gestor” Dado que ayer mismo Jill, Fabiana y Claudio confirmaron que no

Solo no había tal arbitraje. pero que ni siquiera el Cetac ha estudiado Aun el tema a pesar de que desde hace días les dimos la documentación del caso. estaremos solicitando oficialmente al vice Ministro que aclare la posible errónea interpretación de sus declaraciones, ya que son muy perjudiciales para las relaciones comerciales con todos los Protagonistas en el aeropuerto. Y este tipo de malos entendidos son realmente alarmantes : tanto para los inversionistas como para los bancos prestamistas.

Estaré en la oficina el día de hoy (209-5600). o en el celular (374—57461 para cualquier aclaración.

Atentamente.

Al Romeu

Extracto del ‘Loan .Agreement con el IFC. fechado el 29 de Diciembre. 2000. Y aprobado sin reservas por el: Cetac el 4 de Mayo de 2001

Section 6.02 . Negative Covenants Unless IFC other wise agree, the Borrower shall not incur, assume or permit to exist any Debt except:

(i) the Loan:

(ii) reimbursement and other obligations in respect of

(A) the Senior Debt Service Standby Letter of Credit and/or the Non-Discretionary Capex Standby Letter of Credit <which shall be subordinated on terms acceptable to IFC or, if consented, to by IFC as contemplated in the definition of "Standby Letter of Credit", may constitute

Senior Debt of Borrower and (B) any letters of credit or other security procured by Borrower to replace funding of the Working Capital Reserve Fund, then Q&M Reserve Fund and/or the Oversight Fund:

(iii) additional Debt (either pari passu or subordinated to the Loan) used for the funding of Non-Discretionary Capex, (A) with repayment schedule equal or longer than the Loan's B) which would not result in the Long-term Debt to Equity Ratio exceeding 75:25 and (C) if the Senior Debt Service Coverage Ratio for the prior Financial Year, Incorporating a full year's debt service on the new debt as part of the Senior Debt Service, would not be less than 1.3 to 1.0;

CORREO ELECTRÓNICO 6

Jill Jamieson

From: "Familia Rodríguez Jiménez" fam_rod_jim@racsa.co.cr
To: "Jill Jamieson" JillJamieson@msn.com; "Percy Avila" pavila@racsa.co.cr
Cc: "Fabiana Gutierrez" fableo@racsa.co.cr "Jose Duran" durfer@racsa.co.cr
Sent: Wednesday, December 26, 2001 7:12PM

Hola Jill

Primero quisiera decirte que hasta hoy reviso el e mail. Lo vi el 21 y luego no más te envié una tarjeta pero no quise (te lo digo sinceramente leer mis correos. ¿Cómo te fue de Navidad? Yo la Navidad la pasé muy bien pero como ya te habrás enterado hemos tenido que trabajar bastante.

Te voy a hacer un breve resumen de lo que ha pasado. **El Gestor COMO SIEMPRE ha hecho de las suyas...**

Te hago un resumen de lo que ha pasado.

1- El martes que te fuiste trajeron un nuevo WBS sólo para la pista.
2- El jueves (creo) nos enviaste un correo del cual me enteré porque me contaron que **a don Eliécer un periodista le había entregado copia de tu e mail y se armó un desorden**...te resumo diciéndote que el Presidente parece que lo leyó. Yo no había revisado mi e mail pues se suponía que yo estaba de vacaciones pero el Gestor armado tal desastre ultimamente en lo que se refiere a obras que tuve que ir a la oficina el miércoles y me enteré de este lío del e mail. No se como cayó ese e mail en manos de un periodista y a través de esta persona en manos de don Eliécer pero vale la pena que lo averigües pues esta persona que lo hizo (quien quiera que sea, lo hizo con mala intención (o por lo menos ese/esa periodista) lo hizo con mala intención.

Ese mismo día miércoles me enteré de que el CETAC formó un petite comité para agilizar el inicio de las labores en todas las obras.

Ese mismo día empezamos a revisar los planos y a verificar correspondencia. Resulta que nuestro Gestor Interesado ha estado comunicándole a todo el mundo que no respondemos todas las cartas y que han entregado TODA LA INFORMACIÓN QUE REQUERIMOS. Así que me puse a revisar carta por carta y todos los documentos que decía Alterra que no hemos contestado y le hicimos un paquete al CETAC por medio del cual le informamos que NO es cierto que no hayamos respondido y que faltaba datos.

Ese mismo día completaron la información de asfaltos y quedaban pendientes los planos de pista para el proyecto definitivo.

- El 20 de diciembre trajeron los planos de la pista POR FIN. Pero ojo que los entregaron un día hábil antes de cerrar labores el jueves 20 con mi **papa y don Eduardo Ulloa. A él lo había llamado el presidente (el es el tío de la esposa del presidente) para decirle que nosotros (OFGI) no dabamos la Orden de Inicio y que el sabía por lo que le informaron que ya teníamos toda la información.** ESE

MISMO DIA LE PROBAMOS que el Gestor no había entregado toda la información necesaria y que lo que les habían dicho no era cierto.

Sinceramente te digo creo que se sorprendieron pues por primera vez nos reunimos y mostramos TODO lo que tenemos y lo que nos FALTA y el Gestor se comprometió a darles datos al día siguiente que no cumplió...para mi eso fue

bueno para el OFGI pues vieron que no mentimos al decir que nos falta información y que no la dan como se debe.

Decidimos agarrar los datos de la OFERTA y armar nuestro propio WBS hoy viera Jill nos dio por lo menos 4 millones menos. Don Percy aun tiene comentarios al respecto, yo tengo cartas de Ingenia diciéndome que técnicamente contamos con la información necesaria EXCEPTO por dos detalles muy importante. Quisiera tu opinión sobre todo esto, perdón por ponerte a trabajar.

HAPPY NEW YEAR:

Tatiana