

07 de agosto de 2023

DGAC-DA-IA-OF-451-2023

Referencia: Proyecto 2786

Señor
Fernando Naranjo Elizondo
Director General
Dirección General de Aviación Civil

Asunto: Informe de aspectos detectados en los diferentes documentos recibidos por parte de esta Unidad de Infraestructura en relación con proyecto de intervención por emergencia de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Estimado señor,

Por medio del presente, se hacen de su conocimiento, aspectos detectados, en los documentos que han sido remitidos por parte de entes externos a la Dirección General de Aviación Civil, así como documentación interna, con el fin que se puedan valorar a la luz de las decisiones que a nivel Gerencial deben tomarse, para el caso específico.

ANTECEDENTES

Primero: El 29 de junio de 2015, la Oficina de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), invita a través de su página web, a presentar una oferta para el Expediente ST-22501550 “STUDY FOR THE REHABILITATION OF THE AIRSIDE PAVEMENT en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), en nombre de la Dirección General De Aviación Civil (DGAC), Costa Rica”.

Segundo: INECO realiza la primera visita el 02/07/2015 siguiendo los criterios exigidos en los Términos de Referencia (TdR) del concurso. La oferta se presenta el 17 de agosto de 2015, tras varias solicitudes de aclaraciones a lo largo de 2016 (22/07/2016, 12/09/2016, 14/09/2016, 18/10/2016, 21/10/2016 y 07/12/2016), se recibe borrador de contrato en diciembre 2016 y se formaliza el 05 de julio de 2017.

Tercero: INECO ejecuta los trabajos contratados en los años 2017 y 2018, además el resultado de este estudio es presentado al Consejo Técnico de Aviación Civil en el año 2019.

Cuarto: El día 06 de marzo del 2020 se remitió al Sr. Alvaro Vargas Segura, Director General, el documento DGAC-DA-IA-OF-0143-2020, referente a la propuesta de inversión del periodo 2020-2025, en donde se planteaba el desarrollo de proyectos de inversión de ese periodo, donde se indicaban los montos tanto de los proyecto de inversiones como para la partida de Servicios.

Quinto: Al ser recibido el documento DGAC-DG-OF-0651-2020, se realizó una proyección de las inversiones a realizar tanto en los proyectos como en las consultorías, donde se comenzó una coordinación con la Unidad de

Recursos Financieros para poder proyectar y definir las inversiones en los próximos años de los proyectos, redefiniendo las prioridades de estos, los cuales van en conjunto con la realización de las consultorías, debido a que dicho documento indica que los únicos proyectos a realizar en el 2020 serán los que están en ejecución y en el 2021 se destinará únicamente a los proyectos “Mejoramiento del Aeródromo de Quepos y Ampliación de servicios de Infraestructura, equipamiento y construcción de Pista provisional (Calles de Rodaje) para una categoría OACI4E del AIDOQ.”

Sexto: EL día 23 de abril del 2020 se remiten los Términos de Referencia para el proyecto denominado AMPLIACIÓN DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE PISTA PROVISIONAL (CALLE DE RODAJE) PARA UNA CATEGORÍA OACI 4E EN ELAEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS, mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-332-2020.

Séptimo: Mediante correo electrónico del 04 de agosto del 2020, enviado por el Departamento de Aeropuertos se indica a la jefatura de Infraestructura que se atienda a los consultores enviados por el señor Ministro para dar a conocer el proyecto de Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Octavo: El día 04 de setiembre del 2020 se mantiene una reunión con el fin de conocer alternativas de desarrollo del proyecto en el AIDOQ, en la cual están presentes los funcionarios de la DGAC, Asesores MOPT, Asesores BID (Andy Ricover), y encargados del proyecto por parte de INECO.

Noveno: El día 11 de noviembre del 2020 se realiza una reunión en la cual los consultores MOPT presentan al Ing. Luis Guillermo Loría como consultor contratado por el MOPT a través del BID, para realizar un planteamiento de solución al AIDOQ, y se indica que ya toda la información fue suministrada al Pablo Guntanis asesor del MOPT.

Décimo: En febrero del 2021 se recibe el informe conocido como ANTEPROYECTO PARA LA REHABILITACIÓN Y REFORZAMIENTO DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS, y se inicia un proceso de elaboración de Términos de Referencia para el planteamiento de un proyecto conocido como alternativo.

Décimo primero: El 03 de agosto del 2021, mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-490-2021 se le indica a la Dirección General que dentro de los trabajos con los Asesores del MOPT y BID, se requiere contar con una actualización de demanda indispensable para lograr determinar la Viabilidad de la solución planteada por los asesores.

Décimo segundo: El día 20 de octubre del 2021 se envía oficio DGAC-DA-IA-OF-597-2021 a la Dirección General en el cual se le indican los riesgos de las condiciones actuales de la pista del AIDOQ y el planteamiento de soluciones a necesidades detectadas en el lado aire.

Décimo tercero: El 27 de octubre del 2021 se envía oficio DGAC-DA-IA-OF-613-2021 solicitando a los asesores del MOPT que según los registros que se mantienen en la Unidad de Infraestructura, la última vez que se reunieron con motivo de la revisión de los términos de referencia para el proyecto alternativo de Liberia, se acordó que, en virtud del panorama actual de operaciones en el AIDOQ, era indispensable contar con una proyección de demanda actualizada para concluir con los términos de referencia, así como actualizar el anteproyecto realizado por el Ing. Guillermo Loria.

Décimo cuarto: La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) a través de la contratación pública 2021CD-000221-0006600001 solicitó los servicios de laboratorio para determinar el número de clasificación del pavimento (PCN por sus siglas en inglés) en la pista, calles de rodaje y plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).

Décimo quinto: El día 22 de noviembre del 2021 se le realiza la presentación del oficio DGAC-DA-IA-OF-597-2021, riegos de NO intervención de la pista del AIDOQ al CETAC.

Décimo sexto: El día 20 de enero del 2022 se envía a la Dirección General para ser remitido al señor Ministro del MOPT, el oficio DGAC-DA-IA-OF-030-2022, en el cual se le indica la situación de la pista del AIDOQ y la solución planteada mediante oficio remitido por el DG-120.

Décimo séptimo: En febrero del 2022 se recibe por parte del LANAMME INFORME: [EIC-LANAMME-INF-0391-2022] DETERMINACIÓN DEL PCN EN LA PISTA, CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ).

Décimo octavo: El día 14 de febrero del 2022 se presenta al CETAC los riesgos de las condiciones actuales de los pavimentos en el AIDOQ, presentándose también las conclusiones del informe presentado por el LANAMME.

Décimo noveno: El día 23 de marzo de 2022 la Dirección General mediante oficio DGAC-DG-OF-534-2022 se vuelve a solicitar a los asesores del MOPT la actualización de demanda del AIDOQ.

Vigésimo: Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-144-2022 riesgos de las condiciones actuales de la pista del AIDOQ y planteamiento de soluciones a necesidades detectadas en el lado aire, mediante financiamiento de proyectos.

Vigésimo primero: El día 01 de abril del 2022 se le envía a la Dirección General el oficio DGAC-DA-IA-OF-161-2022 Propuesta de proyectos de inversión 2023 en el cual se incluye el proyecto AMPLIACIÓN DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE PISTA PROVISIONAL (CALLE DE RODAJE) PARA UNA CATEGORÍA OACI 4E EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS.

Vigésimo segundo: El CETAC mediante acuerdo CETAC-AC-2022-0401 de la sesión ordinaria 24/2022 del 04 de abril del 2022, aprueba los proyectos de inversión 2023 dejando sin aprobar el proyecto del AIDOQ.

Vigésimo tercero: El 2 de mayo del 2022 se le remite a la Dirección General el oficio DAGC-DA-IA-OF-211-2022 recuento de actividades y situación de proyectos en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Vigésimo cuarto: En la sesión ordinaria del CETAC del 04 de mayo del 2022, se vuelve a presentar la situación del ADOQ por parte de la Jefatura de Aeropuertos.

Vigésimo quinto: Por solicitud de la Dirección General se envía el oficio DGAC-IA-OF-306-2022 con el criterio técnico sobre informe "READECUACION DEL INFORME DE 2021 ACERCA DEL DISEÑO DE LA REHABILITACIÓN Y REFORZAMIENTO DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ)".

En este oficio se recomienda a la Dirección General poner en conocimiento al Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes y el CETAC (en el momento en el que esté conformado), sobre la situación actual de la pista del AIDOQ y el estudio de rehabilitación de los pavimentos del lado aire, con el fin de que se ordene el inicio del proceso de contratación respectivo, al contar con la fase de preinversión debidamente concluida y los términos de referencia elaborados.

De persistir dudas para el inicio del proceso de contratación previamente indicado, se le recomiende al señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, solicitar el asesoramiento técnico al LANAMME, para que realice un análisis del estudio existente así como los informes elaborados por el Ing. Loría y externar criterio técnico, lo anterior con base en lo establecido en el artículo 6 de la Ley 8114, el cual que establece en lo que interesa lo siguiente:

“Artículo 6º-Fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional. Para lograr la eficiencia de la inversión pública, la Universidad de Costa Rica podrá celebrar convenios con el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a fin de realizar, por intermedio de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, las siguientes tareas:

g) Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.”

Vigésimo sexto: El día 17 de junio de 2022 se envía a la Dirección General el oficio DGAC-DA-IA-OF-334-2022 Criterio técnico sobre informe “READECUACION DEL INFORME DE 2021 ACERCA DEL DISEÑO DE LA REHABILITACIÓN Y REFORZAMIENTO DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ)” criterio solicitado por la Dirección General a la Jefatura de Aeropuertos mediante correo electrónico del 16 de junio del 2022.

Vigésimo séptimo: En reunión sostenida entre las jefaturas de Aeropuertos y Planificación Institucional con Asesora del señor Ministro se solicita la confección de un informe de análisis de riesgos asociado a la pista del Aeropuerto Daniel Oduber Quiros, mismo que se remite el día 15 de agosto del 2022.

Vigésimo octavo: El 05 de setiembre del 2022 se remite el oficio DGAC-DA-IA-OF-0482-2022 reiterando la necesidad de intervenir la estructura del área de movimiento bajo los resultados obtenidos en los estudios realizados por la empresa INECO y sostenidos en el informe del LANAMME.

Vigésimo noveno: El 25 de octubre del 2022, mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-587-2022, se realiza una ampliación de los criterios técnicos por los cuales, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica recomienda no autorizar aumento de operaciones en el Aeropuerto Internacional de Daniel Oduber Quirós.

Trigésimo: Que en sesión ordinaria 36-2023 del CETAC del 13 de junio del 2023, se acuerda:

“Sobre el particular, SE ACUERDA:

• *Con el fin de dar inicio al proceso de licitación para la construcción y ampliación de la pista área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, se autoriza al señor Luis Amador Jiménez, en su calidad de Presidente del CETAC, a suscribir la Decisión Inicial del proceso, al amparo de los artículos 37 de la*

Ley General de Contratación Pública y 86 de su Reglamento, así como también cualquier otro requerimiento o acto que exija la normativa en contratación pública que deba suscribir este órgano colegiado, en calidad de Jerarca.

• Instruir a la dirección general para que comunique a las compañías las acciones que se están tomando por parte de este Consejo Técnico y la administración. ACUERDO FIRME Y UNÁNIME”.

Trigésimo primero: Que el 20 de junio del 2023, se recibe la instrucción verbal por parte de la Dirección General para que ingenieros de la Unidad de Infraestructura brinden apoyo al CONAVI en la Elaboración de Términos de Referencia para la contratación de la Rehabilitación por emergencia de la pista del aeropuerto internacional Daniel Oduber Quirós.

Trigésimo segundo: Que según las declaraciones realizadas por el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, como rector del sector, en la conferencia de prensa de fecha 21 de junio de 2023 se informó lo siguiente:

“La razón del deterioro se ha incrementado por las afectaciones climatológicas por las tormentas tropicales 11, 12 y Bonnie, la contaminación de la base, ha provocado que la vida útil se acortara. Por ese sentido se ha buscado una solución más rápida, y por ende el Ministerio de Obras Públicas apoyado por la Comisión Nacional de Emergencias y el Instituto Costarricense de Turismo está iniciando los procedimientos de emergencia para poder sacar la contratación de la reparación de la pista y los sistemas de drenaje que la misma conllevan, para poder devolverla rápidamente al estado que se ocupa. Esto será una contratación rápida, se espera que en un término de quince días esté en el SICOP como máximo y en mes y medio (cercano a setiembre) se estaría adjudicando para que una empresa ingrese y empiece a hacer los trabajos. En este momento se realizan bacheos cuando sufre un daño, pero se debe realizar algo de manera ágil y esa es la solución de menor tiempo posible.”

Trigésimo tercero: Que el 29 de junio la Unidad de Infraestructura envía la propuesta de Términos de Referencia para la intervención en la pista a la Dirección General.

Trigésimo cuarto: Que se le instruye a la Unidad de Infraestructura para que se presente a reunión con el señor Ministro el día 19 de julio, para revisión de Términos de Referencia para intervención en pista y se brinda un plazo para presentar los nuevos términos de referencia con fecha límite 02 de agosto del 2023.

OBSERVACIONES DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO (INGENIERIL), DE MANERA QUE PUEDAN SER TOMADOS EN CUENTA POR LA DIRECCIÓN DE LA DGAC.

INFORME SOBRE ACTUACIONES DE LOS ULTIMOS AÑOS EN PISTA DEL AERÓPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS Y ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA

Este informe fue modificado y tomando como base para la elaboración del documento “SOLICITUD DE INCLUSIÓN EN DECRETO DE EMERGENCIA No. 43626-MP ANTE AFECTACIÓN GRAVE DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTL. DANIEL ODUBER QUIRÓS”.

Dentro de las modificaciones detectadas al documento original elaborado por la Unidad de Infraestructura esta la incorporación de conclusiones diferentes a las redactadas en el documento original:

1. **Conclusión nueva y no redactada por la UIA:** *El huracán Bonnie y otros eventos meteorológicos del año 2022, ocasionaron una contaminación generalizada de la base de la pista con materiales orgánicos, impactaron los drenajes reduciendo la contribución a la capacidad estructural (coeficiente M), de 1 a 0.4, es decir, un 60%, y ambos efectos combinados aceleraron la razón de deterioro de la estructura del pavimento y llevaron la pista del AIDOQ a un final de vida útil en el año 2023. Adicionalmente esto significó un incremento en la rugosidad superficial en 0.931 metros por kilómetro, lo cual llevó la pista a un valor inaceptable de seguridad operacional para las operaciones aéreas.*
2. **Conclusión nueva y no redactada por la UIA:** *El análisis de riesgo sugiere que se restrinja el peso de aterrizaje de manera que se tendrían que cancelar todas las operaciones de vuelos comerciales, con el alto impacto económico y social a la región de Guanacaste y el país, lo cual se categorizaría como una calamidad pública de impacto similar a la pandemia causada por el Covid-19.*
3. **Conclusión modificada y no redactada por la UIA:** *La actual dotación de recursos financieros para el año 2023 al Proceso de Mantenimiento Aeroportuario (¢199.917.980,97 - ciento noventa y nueve millones novecientos diecisiete mil novecientos ochenta colones con noventa y siete céntimos) no permiten una atención estructural que permita reconstruir el pavimento que ya llegó al final de su vida útil.*
4. **Conclusión nueva y no redactada por la UIA:** *A tono con lo anterior y siendo que no se ha logrado la asignación de recursos, pese a que desde año 2019 se vienen implementando acciones para mitigar el riesgo y sus consecuencias, a junio de 2023 el nivel de riesgo llegó a un nivel intolerable, que se puede manifestar en un estado de calamidad pública si no se atiende la pista por la elevada probabilidad de un accidente aéreo. Además, si se cierra la pista para operaciones aéreas, el impacto económico y social sería gravísimo para la región norte y de Guanacaste, cuya economía depende directamente de este aeropuerto. **Por lo anterior, la DGAC solicita la declaratoria urgente de emergencia nacional ante posible estado de calamidad al Poder Ejecutivo.***
5. **Conclusión nueva y no redactada por la UIA:** *El análisis de la sección 5 con base en el efecto de las ondas tropicales 11 y 12 y la tormenta tropical Bonnie, confirmado por el registro fotográfico que evidencia una aceleración exponencial de daños en la pista del AIDOQ, y una afectación grave en la infraestructura aeroportuaria de la pista de aterrizaje, que no fueron incluidas en el análisis original del Decreto de Emergencia 43626-MP. **Por lo anterior, el MOPT como ente rector, y la DGAC solicita la inclusión en el Decreto de Emergencia Nacional antes mencionado.***

De las conclusiones incorporadas en el documento nos surgen las siguientes interrogantes:

- ¿Cómo se determinó en campo dicha contaminación generalizada de la base granular (calicatas, sondeos de algún tipo)?, ¿Cómo determinaron que el material con el que se contaminó era orgánico, se realizaron pruebas de tipo pérdida de masa por ignición por ejemplo?
- Con respecto al coeficiente M, dicho valor es utilizado en el método de diseño de pavimento flexible, AASHTO 1993, pero para carreteras, no para pavimentos aeroportuarios.
- En todo caso, si aplicara de alguna manera, ¿cómo se determinó que el valor inicial antes del evento meteorológico era de 1? Se recuerda que ese valor según la siguiente tabla contenida en la metodología de diseño AASHTO 1993:

Calidad del drenaje	Periodo en que se evacúa el agua	Porcentaje de tiempo que el pavimento está saturado			
		Menos de 1%	1- 5%	5 - 25%	Mas de 25%
Excelente	2 horas	1.40-1.35	1.35-1.30	1.30-1.20	1.20
Bueno	1 día	1.35-1.25	1.25-1.15	1.15-1.00	1.00
Regular	1 semana	1.25-1.15	1.15-1.05	1.00-0.80	0.80
Malo	1 mes	1.15-1.05	1.05-0.80	0.80-0.60	0.60
Muy malo	No drenará	1.05-0.95	0.95-0.75	0.75-0.40	0.40

- Coincide para rangos donde el porcentaje que el pavimento está saturado es muy bajo, y para condiciones generalmente optimas de drenaje, condiciones que no necesariamente se cumplen en la pista 07-25 del AIDOQ.
- La asignación de recursos a mantenimiento ha logrado contar con contrataciones abiertas para el suministro y colocación de mezcla asfáltica bajo la licitación 2022LA-000005-0006600001 Suministro y colocación de mezcla según demanda para atención para atención de emergencias en la pista y plataforma del AIDOQ, fase 4, por un monto de ¢199.917.980,00, por un plazo de 12 meses, lo que le ha permitido a la Administración mantener funcional la pista de aterrizaje ante daños puntuales que se han venido presentando en la superficie de ruedo, prolongando o preservando la vida útil que todavía le resta a la pista de aterrizaje, la cual el LANAMME en marzo del año 2022, mediante el informe INFORME: [EIC-LANAMME-INF-0391-2022] DETERMINACIÓN DEL PCN EN LA PISTA, CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ), indicó lo siguiente en el 4.3. Proyección de vida útil:

“Se podría estimar que las estructuras más dañadas están en una fracción de su vida útil nominal de 20 años, es decir se esperarían daños no aceptables para operación en un plazo máximo de 5 años.”

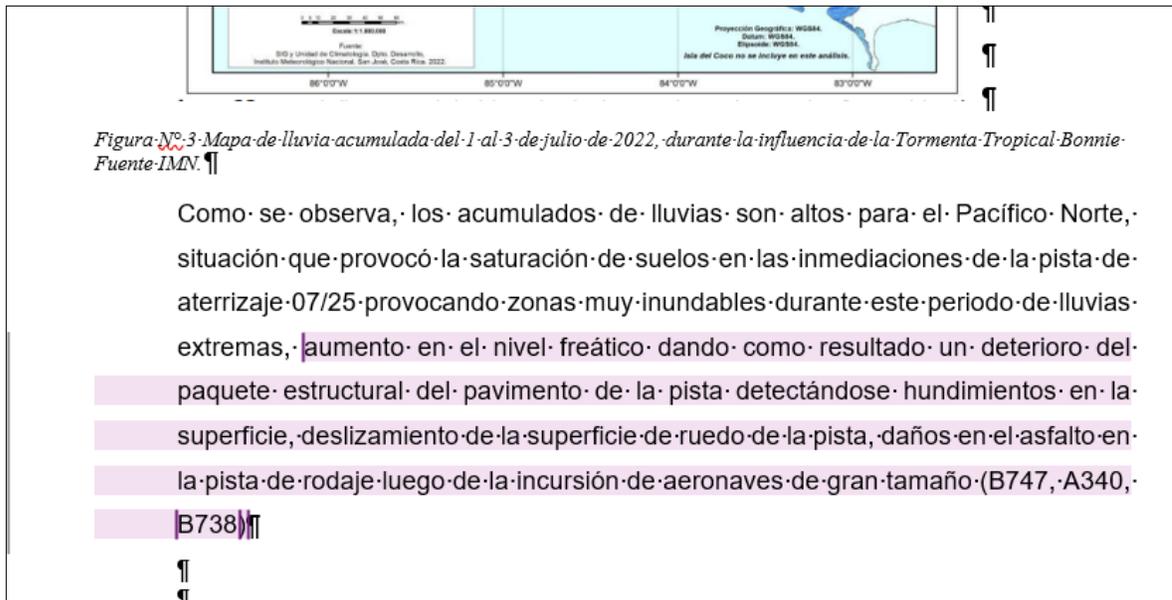
Es decir que, según el informe de LANAMME, la vida útil de la misma a ese momento era de 5 años más, si las condiciones imperantes se mantienen, lo cual se cumpliría en marzo del año 2027. No obstante, para poder afirmar que ya la vida útil llegó a su fin, se requiere de un estudio de ingeniería que así lo demuestre.

- El Departamento de Aeropuertos así como su Unidad de Infraestructura son conscientes del estado crítico que presentan los pavimentos del aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y la urgencia que existe en realizar una intervención lo más pronto posible y que a la vez permita mantener una operación segura de las aeronaves, pero de acuerdo a las declaraciones brindadas por la Presidencia de la República el día 23 de junio del 2023, no es posible determinar que el nexa causal que se aduce sea correcto, ya que se cuenta con documentación desarrollada antes, durante y después del evento climatológico mencionado que indican que no existió afectación a la pista de aterrizaje.
- Además, el registro fotográfico presente en el documento SOLICITUD DE INCLUSIÓN EN DECRETO DE EMERGENCIA No. 43626-MP ANTE AFECTACIÓN GRAVE DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTL. DANIEL ODUBER QUIRÓS, corresponde a afectaciones que se produjeron en años anteriores, y no como consecuencia de la tormenta tropical Bonnie.

PLAN DE INVERSIÓN CNE

Apartado: 6. Justificación (Relación causa –efecto):

En el documento denominado Plan de Inversión, requisito requerido por la CNE, en el supuesto de tramitación de un proyecto bajo un decreto de emergencia, como lo ha indicado el Gobierno de la República, esto referido al proyecto de Intervención por emergencia de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, se establece lo siguiente:



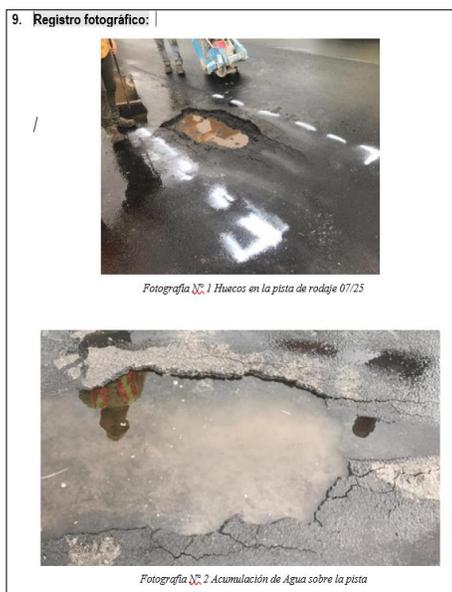
Por lo tanto, inquieta tal afirmación ya que, actualmente el aeropuerto no cuenta con unas cámaras de inspección o piezómetros que permitan dictaminar y controlar el posicionamiento del nivel freático existente, dado a que en el estudio de INECO fue determinado el posicionamiento respectivo.

Cambios en el nivel freático, colgado o somero, pueden incidir a que pueda variar la humedad de los suelos, los cuales sufren cambios de volumen, cohesión y experimentan alteraciones en la estabilización mecánica y por ende capacidad de soporte, aunado a ello a las cargas y sobrecargas dinámicas y estáticas de las aeronaves que propician daños prematuros y a mediano plazo en la pista (ahuellamiento y agrietamiento por fatiga).

De modo que no se puede aseverar que la condición actual de la pista en términos de composición del paquete estructural haya cambiado debido a la afectación de la tormenta tropical Bonnie.

Apartado: 9 Registro fotográfico:

En el registro fotográfico incluido en el documento “SOLICITUD DE INCLUSIÓN EN DECRETO DE EMERGENCIA No. 43626-MP ANTE AFECTACIÓN GRAVE DE LA PISTA DE ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO INTL. DANIEL ODUBER QUIRÓS” se observan las siguientes fotografías:



Llama la atención que dichas fotografías corresponden a deterioros ocurridos en el año 2019, según consta en la presentación realizada al CETAC en el mes de octubre de 2019.

Recomendación

Debido a que, a la fecha, no se puede técnicamente sostener que exista un nexo causal entre el deterioro indicado en el documento que se está tramitando ante la Comisión Nacional de Emergencias derivado de la Tormenta Tropical Bonnie y la reducción de dos años de la vida útil de los pavimentos, según consta en declaraciones dadas a medios de comunicación, es que a pesar de que el Departamento de Aeropuertos, así como la Unidad de Infraestructura son conscientes de la premura y necesidad que existe por intervenir los pavimentos de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, según ha quedado demostrado en las gestiones administrativas realizadas en el pasado tendientes a contar con una solución técnica que resulte viable para solucionar el estado

de deterioro de los pavimentos, es que se advierte a la Dirección General a replantear la estrategia de promover el proyecto de rehabilitación de la pista del AIDOQ por medio de un esquema de emergencia vinculado a la tormenta tropical Bonnie, a falta de pruebas y evidencias técnicas que soporten dicha tesis, y valorar realizar la intervención de la pista por cualquiera de los mecanismos contenidos en el marco normativo de contratación pública.

Atentamente,

Ing. Ignacio Acuña Fallas
Proceso de Planificación Aeroportuaria
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

Ing. Fabian Brenes Arce
Proceso de Desarrollo Aeroportuario
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

Ing. Carlos Rojas Molina
Director de proyecto etapa planificación
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

Ing. Daniel Calderón Mata
Encargado Planificación Aeroportuaria
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

Ing. David Rojas Alfaro
Encargado a.i Proceso de Desarrollo Aeroportuario
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

Ing. Alexander Sánchez Mora
Jefe
Unidad de Infraestructura Aeronáutica

MBA. Sylvia Jiménez Cascante
Jefe
Departamento de Aeropuertos

Adjunto: Documentación que respaldan la no afectación por la tormenta Bonnie al AIDOQ.

c: Expediente