

2

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**COMISIÓN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA**

**EXPEDIENTE N.º 23144**

**INFORME DE INVESTIGACIÓN UNÁNIME**

**INVESTIGACIÓN SOBRE LAS POSIBLES IRREGULARIDADES EN EL  
PROCESO DE CONTRATACIÓN POR EMERGENCIA PARA LA  
REHABILITACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DANIEL ODUBER  
QUIRÓS (AEROPUERTO DE LIBERIA).**

**EXPEDIENTE N.º 24232**

**CUARTA LEGISLATURA**

1º de mayo de 2025 - 30 de abril de 2026

**SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS**

2º de febrero de 2026 - 30 de abril de 2026

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II**

**DEPARTAMENTO COMISIONES LEGISLATIVAS**

<b>ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II</b>
INFORME DE COMISIÓN: <u>Aprobado</u>
COMISIÓN: <u>CE 23144</u>
SESIÓN N.º: <u>79</u>
FECHA: <u>27-04-26</u>



**COMISIÓN ESPECIAL QUE SE ENCARGARÁ DE ANALIZAR, INVESTIGAR,  
PROPONER Y DICTAMINAR REFORMAS LEGALES CON RESPECTO AL  
DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS**

**EXPEDIENTE N.º 23144**

**INFORME DE INVESTIGACIÓN UNÁNIME**

**EXPEDIENTE N° 24232. INVESTIGACIÓN SOBRE LAS POSIBLES IRREGULARIDADES EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN POR EMERGENCIA PARA LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DANIEL ODUBER QUIRÓS (AEROPUERTO DE LIBERIA).**

Las diputaciones firmantes e integrantes de la “Comisión Especial que se encargará de analizar, investigar, proponer y dictaminar reformas legales con respecto al desarrollo de la infraestructura del país”, expediente N° 24232 rendimos el presente informe de investigación.

**1. Introducción**

El presente informe tiene como propósito examinar, desde una perspectiva integral, una serie de actuaciones administrativas, técnicas y políticas relacionadas con la intervención de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, las cuales, en su conjunto, plantean serios cuestionamientos sobre la legalidad, la transparencia y la adecuada utilización de los recursos públicos.

De acuerdo con el informe final de gestión de la anterior administración de la Dirección General de Aviación Civil, a mayo de 2022 el Estado costarricense tenía pleno conocimiento del deterioro crítico de la pista de dicho aeropuerto. Este conocimiento no era meramente general, sino que contaba con respaldo técnico suficiente que advertía de forma clara sobre la gravedad de la situación.

Este elemento resulta fundamental para el análisis de los hechos posteriores, en tanto permite establecer que la situación que afectaba la pista era conocida por las autoridades competentes con anterioridad a las decisiones administrativas que se examinan en el presente informe.



Posteriormente, el Poder Ejecutivo declaró estado de emergencia a raíz de diversos eventos climáticos, marco dentro del cual se incorporarían posteriormente actuaciones relacionadas con la pista del aeropuerto.

Esta decisión plantea serios cuestionamientos desde la perspectiva del control político, en la medida en que no se acreditó de forma suficiente el nexo de causalidad entre los efectos de la tormenta tropical Bonnie y las condiciones estructurales de la pista, tal como lo exige el artículo 30 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo. Por el contrario, la evidencia disponible apunta a que el deterioro de la infraestructura era preexistente, conocido y documentado con anterioridad a dicho evento.

Aunado a lo anterior, el 21 de junio de 2023 el Poder Ejecutivo modificó el decreto de emergencia para incluir el cantón de Liberia, incorporando de manera expresa la intervención de la pista del aeropuerto, con un costo estimado de 40 millones de dólares. Esta secuencia de decisiones administrativas, adoptadas en un corto plazo, refuerza la necesidad de examinar si el mecanismo de emergencia fue utilizado conforme a su naturaleza excepcional o si, por el contrario, se instrumentalizó para viabilizar una contratación que debió seguir los procedimientos ordinarios de contratación pública.

Finalmente, el contrato fue adjudicado a una de las empresas participantes, decisión que generó cuestionamientos en relación con la razonabilidad del costo y la equidad del proceso.

El contrato fue suscrito el 6 de febrero de 2024 por un monto cercano a los \$21.889 millones, y las obras iniciaron el 8 de marzo de ese mismo año. Apenas días después, el 12 de marzo de 2024, el Presidente de la República dispuso la destitución del entonces Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador, y solicitó la remoción del Director General de Aviación Civil, Fernando Naranjo, alegando presuntas irregularidades en el proceso de contratación. Estas decisiones evidencian la gravedad de los hechos y la existencia de tensiones internas dentro del propio Poder Ejecutivo en torno a la conducción del proceso.

Frente a este conjunto de actuaciones, la Comisión Especial de Infraestructura acordó la apertura del expediente de investigación N.º 24.232, con el fin de ejercer su función constitucional de control político sobre el uso de los recursos públicos, la legalidad de los actos administrativos y la eventual existencia de responsabilidades.



El presente informe recoge los resultados de dicha investigación, desarrollada entre el 18 de marzo de 2024 y el 24 de noviembre de 2025, periodo durante el cual se recibió abundante prueba documental y se realizaron audiencias con actores clave vinculados directa e indirectamente con los hechos analizados.

En ese sentido, este informe no solo busca esclarecer los hechos, sino también determinar eventuales fallas en la toma de decisiones públicas, identificar posibles desviaciones en el uso de mecanismos excepcionales como la declaratoria de emergencia, y formular recomendaciones orientadas a evitar la repetición de situaciones similares. Asimismo, cuando corresponda, se pretende aportar insumos relevantes para que las autoridades competentes, incluido el Ministerio Público, valoren la eventual existencia de responsabilidades administrativas, civiles o penales.

## **2. Antecedentes:**

Los antecedentes del presente caso se remontan al año 2015, cuando, a través de la oficina de cooperación técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se contrató a la empresa INECO para desarrollar una solución técnica integral orientada a mejorar la capacidad operativa y el estado de los pavimentos del lado aire del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).

El 29 de junio de 2015, la Oficina de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), invitó 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.

INECO realiza la primera visita el 2 de julio, siguiendo los criterios exigidos en los Términos de referencia (TdR) del concurso. La oferta se presenta el 17 de agosto de 2015 y tras varias solicitudes de aclaraciones a lo largo de 2016, se recibe un borrador de contrato en diciembre 2016 y se formaliza el 05 de julio de 2017. INECO ejecuta los trabajos contratados en los años 2017 y 2018 y el resultado de este estudio es presentado al Consejo Técnico de Aviación Civil en el año 2019.

Dicho estudio se desarrolló entre los años 2017 y 2018, con el acompañamiento de un equipo técnico de la institución, dando como resultado una propuesta de mejora integral a las necesidades del aeropuerto, apegada a la ciencia, la técnica y la lógica, que incluye: especificaciones técnicas, planos constructivos, presupuesto detallado, cronograma de obras y trámite de permisos de ley.



El resultado de dicho estudio fue presentado al Consejo Técnico de Aviación Civil, en adelante CETAC, en 2019 y se aprobó su ejecución e inclusión en el presupuesto para el período 2020 y años siguientes. La Unidad de Infraestructura Aeronáutica, en adelante UIA, preparó la documentación para la licitación y se remitió al entonces Director General, para su traslado a la Proveeduría Institucional el 23 de abril de 2020.

En el año 2021, se contratan los servicios del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica, en adelante LANAMME-UCR, para determinar el estado estructural de los pavimentos de la pista del AIDOQ, mediante la determinación del “Número de Clasificación del Pavimento”, PCN por sus siglas en inglés, siendo que, en febrero de 2022, mediante informe EIC-LANAMME-INF-0391-2022, en el cual se reafirma la condición crítica del estado de la estructura de pavimento, conocida desde el 2018 y los riesgos de mantener una operación con una sobrecarga constante a la estructura del pavimento, en vista del aumento en el número y tamaño de las operaciones del aeropuerto.

Los resultados, conclusiones y recomendaciones del informe de LANAMME, fueron puestos en conocimiento del CETAC en sesión del 14 de febrero de 2022. Asimismo, el 1° de abril de 2022, se incluye el proyecto integral en la propuesta de proyectos de inversión para el periodo 2023, sin embargo, no fue aprobado por dicho órgano, según consta en el acta de la sesión 24/2022 del 4 de abril de 2022.

En julio de 2022, se realiza una visita al AIDOQ por parte de las jefaturas de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y del Departamento de Aeropuertos en compañía Vicepresidente de la República y el entonces Ministro de Obras Públicas y Transportes, el señor Luis Amador, realizando un recorrido a la pista y sus sistemas de drenajes. Posteriormente, se efectuó una presentación en la cual se mencionaron aspectos relevantes tales como: la condición de la pista de aterrizaje, una propuesta de solución, el plan de contingencia para la pista y finalmente, las actuaciones por parte del Departamento de Aeropuertos y la UIA.

Dicho proyecto se incluyó como parte de la Declaratoria de Emergencia por la tormenta tropical Bonnie que afectó el país durante julio de 2022, justificando daños y afectación en la pista de aterrizaje. Por ello la Comisión Nacional de Emergencias (en adelante, por sus siglas, CNE) junto con la Presidencia de la República presentó las condiciones generales formales y legales para la contratación por emergencia, donde invitó a las empresas consultoras/constructoras interesadas en participar en la contratación por emergencia correspondiente al proyecto: “REHABILITACIÓN DE LA PISTA DE ATERRIZAJE Y CONSTRUCCIÓN DE LAS



## OBRAS PLUVIALES REQUERIDAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL OBUBER QUIRÓS (AIDOQ)” (Decreto N° 43626-MP, TORMENTA TROPICAL BONNIE).

Se estableció que para financiar dicha contratación se disponía de recursos provenientes del Fondo Nacional de Emergencias, esto producto de decreto por Emergencia (N.º 43626-MP), hasta por la suma US\$39.915.050,62 según solicitud de bienes, servicios y mercancías (OPTEC) N° 5161. Además, se designó como Unidad Ejecutora para la supervisión y ejecución de esta contratación a la Dirección General de Aviación Civil, por medio de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos.

Para el 23 de octubre del 2023 el CNE anunció el inicio del proceso de licitación para la reparación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto justificando que los trabajos permitirían que el aeropuerto cuente con una pista de aterrizaje de gran calidad, con condiciones óptimas para soportar el peso de aviones de gran tamaño y sin demoras por mantenimientos correctivos. Se promovió el procedimiento de contratación por emergencia N.º 2023PX-000239-0006500001 en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP). Posteriormente, el 13 de diciembre de 2023, las empresas MECO S.A., H. Solís y el Consorcio Pedregal presentaron sus ofertas.

El 18 de diciembre de 2023, Casa Presidencial informó que las ofertas de MECO S.A. y del Consorcio Pedregal cumplían con la totalidad de los requisitos, solicitando a ambas una mejora en los precios ofertados. Esta actuación generó preocupación en el ámbito legislativo, particularmente porque la propuesta de MECO S.A. excedía el límite presupuestario establecido, a diferencia de las otras ofertas que sí se ajustaban a dicho parámetro.

Las dudas sobre la transparencia y equidad del proceso se intensificaron el 21 de diciembre de 2023, cuando el Consorcio Pedregal denunció públicamente la existencia de una “evidente desigualdad” en la adjudicación, señalando que los términos de referencia del cartel favorecían de manera indebida a la empresa MECO S.A.

Según la Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio: DGAC-DA-IA-OF-0740-2023, respecto la revisión de cumplimiento de requisitos cartelarios y ofertas presentadas en la contratación, estableció la existencia de tres empresas y detonó las ofertas de cada una de las empresas las cuales fueron analizadas a través del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP):

Aspectos por evaluar	Constructora Hernán Solís S.R.L.	Constructora MECO S.A.	Consortio Pedregal
Requisitos de Admisibilidad	Oferta Admisible	Oferta Admisible	Oferta Admisible
Requisitos Técnicos	Cumple técnicamente	Cumple técnicamente	Cumple técnicamente
Precio	Cumple (¢19.655.986.741,7 1)	Cumple (¢22.427.412.952,5 6)	Cumple (¢21,178,529,028.7 2)
Razonabilidad	Razonable	Razonable	Razonable
Calificación	90*	88.88%	86.03%

Para el 12 de enero del 2024, el CNE anunciaba que la licitación para los trabajos en la pista de aterrizaje del aeropuerto había sido adjudicada a la empresa MECO por una oferta de ¢ 21.889 millones de colones, donde MECO había mejorado su oferta inicial. Cabe destacar que el CNE recomendó el 11 de enero del 2024 adjudicar el contrato a la empresa pues “cumplía con todos los requisitos”, para posteriormente mediante tres informes avalar la adjudicación a la misma para las labores de reparación y el mismo presidente de la CNE, Alejandro Picado, firmar el contrato de la empresa constructora.

Sin embargo, el 12 de marzo del 2024, el presidente de la república Rodrigo Chaves, anunció el despido del ministro de Obras Públicas y Transportes (en adelante, por sus siglas, MOPT), Luis Amador, siendo reemplazado por quien era el director ejecutivo del Consejo Nacional de Vialidad (en adelante, por sus siglas, CONAVI), Mauricio Batalla. Asimismo, el presidente Chaves indicó que la primera instrucción del ministro Batalla sería destituir al director de Aviación Civil, Fernando Naranjo. Ambas destituciones procedieron debido a presuntas irregularidades, errores y sobreprecio en la adjudicación del contrato para la reparación de la pista de aterrizaje del aeropuerto Daniel Oduber, asegurando que los términos de referencia, avalados por ambos jerarcas, incluyeron criterios de experiencia que solo la constructora podía cumplir, de manera que pudo tratarse de un contrato a la medida.

Esto debido a que, dentro de los requisitos para la licitación se estableció una solicitud/condición técnica en la que se comprobara experiencia en trabajos de esta índole de al menos veinte mil metros cuadrados, para los cuales la empresa MECO fue la única que dentro de los tres aspirantes que cumplía con tal.



Sin embargo, según el exdirector de Aviación Civil, Fernando Naranjo, dicha condición se estableció “para fomentar la participación de empresas locales”. Además, si bien resultó excesiva para algunos sectores, al punto de desestimar la oferta de Pedregal debido a incumplir dicho aspecto, según el presidente de la empresa Constructora MECO, José Alfredo Sánchez, no es arbitraria ni hecha como tal ya que ello comprende el tamaño de un aeródromo rural en Costa Rica en comparación con los ciento veinticinco mil metros cuadrados del Aeropuerto Daniel Oduber.

Además, también existía la opción de hacer un consorcio donde se permitía la posibilidad de que la experiencia sumara, donde incluso se podía participar con experiencia del extranjero, se podía aportar experiencia al extranjero y experiencia nacional. Dejando abierta la posibilidad de múltiples opciones para participar y obtener una buena calificación.

Cabe destacar que Grupo Pedregal durante los años 2022 y 2023 fueron los ejecutores de contratos para el mantenimiento de emergencia en la pista de aterrizaje del aeropuerto, por lo que durante los últimos dos años realizaron trabajos en el aeropuerto. Se consta que Grupo Pedregal presentó una opción de construcción y financiación para el aeropuerto de Liberia, que consistía en la realización de una licitación donde se realizaban las obras y arreglos además de construir una pista o una calle de rodaje, quedando el aeropuerto con dos pistas y posteriormente se arreglaba la principal sin necesidad de parar el tránsito, donde se le brindaron precios y costos cerca de diecisiete millones de dólares, sin embargo, el ministro se negó.

Estos antecedentes configuran el contexto estructural, técnico y administrativo sobre el cual se desarrollaron los hechos objeto de la presente investigación.

### **3. Naturaleza jurídica y funcional de las Comisiones Investigadoras**

Las comisiones especiales de la Asamblea Legislativa tienen la facultad de actuar como un órgano político representativo y constitucional. Las actuaciones de estas comisiones tienen potestad de generar consecuencias de índole político y de emitir recomendaciones que podrán ser insumos relevantes para las partes e instituciones que se relacionen con los hechos investigados.

La Constitución Política de la República de Costa Rica establece que:

*“ARTÍCULO 121.- Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa: [...] 23)*



*Nombrar Comisiones de su seno para que investiguen cualquier asunto que la Asamblea les encomiende, y rindan el informe correspondiente.*

*Las Comisiones tendrán libre acceso a todas las dependencias oficiales para realizar las investigaciones y recabar los datos que juzgue necesarios. Podrán recibir toda clase de pruebas y hacer comparecer ante sí a cualquier persona, con el objeto de interrogarla; [...].”*

Asimismo, la función investigadora y el control político que pueden desarrollar las comisiones investigadoras se fundamentan en el Reglamento de la Asamblea Legislativa, que en su artículo 90 establece:

*“ARTÍCULO 90.- Comisiones Especiales. Son Comisiones Especiales: Las referidas en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política, las que actuarán conforme a las disposiciones de la Carta Magna, así como aquellas que nombre la Asamblea para el estudio de un asunto determinado o el cumplimiento de una misión.”*

Respecto a los pedidos de información que realiza la comisión durante su labor y el requerimiento de funcionarios y particulares, los artículos 111 y 112 del Reglamento de la Asamblea Legislativa dictan:

*“ARTÍCULO 111.- Solicitud de informes a las instituciones del Estado Las comisiones permanentes y especiales, por medio de sus presidentes, y los diputados, en forma personal, podrán solicitar toda clase de informes a las instituciones del Estado. Dichas solicitudes deberán ser atendidas con prontitud y de manera prioritaria por las instituciones y los funcionarios requeridos.”*

*“ARTÍCULO 112.- Requerimiento de funcionarios y particulares: Corresponde al presidente de la Comisión, previa moción aprobada al efecto, requerir la presencia de aquellos funcionarios y particulares cuya comparecencia en la comisión se considere necesaria para la decisión del asunto que se discute, con el propósito de que sean interrogados por los diputados. Toda persona deberá asistir al ser convocada, salvo justa causa, y, en caso de renuencia, será conducida por la Fuerza Pública. La persona citada podrá asistir acompañada de un abogado, y negarse a declarar en los casos en que así la faculte la Constitución o la ley, y cuando se trate de asuntos diplomáticos, jurisdiccionales o militares pendientes. El presidente*



*de la Comisión tomará juramento a las personas que asistieren, conforme con el Código de Procedimientos Penales. En caso de que faltaren a la verdad, se aplicarán las sanciones previstas en el Código Penal, de acuerdo con las disposiciones generales del Código de Procedimientos Penales.”*

Por otro lado, el procedimiento necesario para la tramitación de un informe remitido por parte de una comisión especial de investigación se especifica en el artículo 96.bis del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el cual dicta que:

***“Artículo 96.bis.- Informes de las Comisiones Especiales de Investigación.***

*Los informes de las comisiones especiales de investigación se tramitarán de conformidad con el siguiente procedimiento:*

*a) Los informes de las comisiones especiales de investigación no podrán ser modificados. No obstante, mediante moción de fondo podrá solicitarse la exclusión de una o más recomendaciones contenidas en el informe. Dicha moción debe ser aprobada por las dos terceras partes del total de los miembros de la Asamblea.*

*b) Si durante la discusión del informe de una comisión especial de investigación surgieren hechos nuevos de relevancia, la Asamblea podrá otorgar a la misma Comisión que informó un nuevo plazo para analizar tales hechos. En este caso, se suspenderá la discusión del informe hasta tanto la comisión rinda el informe respectivo.*

*El nuevo informe se incorporará a las recomendaciones generales y se modificará en lo pertinente el informe en discusión del Plenario.*

*c) Una vez que el o los informes sean remitidos a la Secretaría del Directorio y haya transcurrido el tiempo de espera señalado en el artículo 131 del Reglamento, la Presidencia de la Asamblea deberá determinar en la sesión siguiente, la fecha cuando será conocido por el Plenario. Esta fecha nunca podrá ser menor a dos días hábiles pero nunca mayor a ocho días hábiles a partir del anuncio; salvo que existan asuntos pendientes en el orden del día del Plenario con plazo constitucional, legal o reglamentario que estén por vencer; los cuales tendrán prioridad sobre el informe. Los informes deberán votarse en la misma sesión cuando inicie su discusión; por lo cual, este punto ocupará el primer lugar de los asuntos de régimen interno y se tendrá por ampliado el lapso establecido en el párrafo segundo del artículo 35 del Reglamento hasta su votación definitiva. Si no se ha agotado la lista del uso*



*de la palabra faltando cinco minutos para las diecinueve horas, la presidencia dará por discutidos los informes y procederá a su votación de forma inmediata.*

*La Presidencia deberá garantizar la más amplia divulgación de estos informes por medio del sistema de información de la Asamblea Legislativa.”*

Asimismo, el voto de la Sala Constitucional N°4562-99 señala que:

*“[...] La potestad de investigación legislativa, tiene como finalidad general, servir de instrumento a la Asamblea para que ejerza en forma más eficaz, las funciones que la propia Constitución le ha otorgado -entre ellas el control político-, cuando para ello, se requiere investigar un determinado asunto. Nótese que no se trata de un estudio, sino de una investigación propiamente, pues en el primer caso no estaríamos en presencia de las comisiones establecidas en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política, sino del otro tipo de investigaciones especiales previstas en el Reglamento de la Asamblea Legislativa. En resumen, las comisiones de investigación derivan su potestad de la Constitución Política y pueden cumplir diversas funciones, entre las que destaca la de control político. Esta potestad de investigación está íntimamente relacionada con la naturaleza misma de las Comisiones, a la que dada la multiplicidad de objetos y funciones que cumplen esos órganos, es versátil, en el tanto cumplen diversas finalidades [...].”*

### **Facultad de Control Político de las Diputaciones**

Una función esencial de las diputaciones es su facultad de ejercer Control Político sobre las acciones que realiza la administración pública; escudriñar las políticas públicas que emite, garantizando que las labores que realizan la Administración y los funcionarios públicos se ajusten a nuestro ordenamiento jurídico, a los principios de racionalidad, oportunidad, probidad y eficiencia, entre otros.

Esto permite al Pueblo, titular de la soberanía, poder fiscalizar las acciones de la Administración Pública en general (todos los Poderes de la República, entes autónomos, etc) por medio de los mecanismos de control que tiene el Parlamento. Existen diversas manifestaciones de Control Político entre las actividades que realiza la Asamblea Legislativa y sus diputados; que se materializan tanto en los controles definidos formalmente en nuestra Constitución Política como en otros que son parte del accionar diario de los diputados.

El Control Político es una parte esencial de nuestra democracia, pues colabora en el ejercicio del sistema de pesos y contrapesos que resulta vital para el equilibrio en



las acciones que realiza cada uno de los Poderes Públicos. El fundamento de la función de Control Político responde a dos principios constitucionales: a) la soberanía popular y b) la responsabilidad del Gobierno y de los otros órganos del Estado.

Según el artículo 2 de la Constitución Política, se establece que “...la soberanía reside exclusivamente en la Nación”, la cual para efectos prácticos es delegada en los representantes de la voluntad popular en las elecciones libres y secretas que se realizan cada 4 años, por el impedimento del sistema político de permitir la práctica de la democracia directa. Producto de ese mandato popular, se deriva el control parlamentario, a través de estos mecanismos conforme a nuestra Constitución Política y el Reglamento de la Asamblea Legislativa:

- **Comisiones legislativas de investigación:** indicado en el artículo 121 inciso 23 de nuestra Constitución Política, como el instrumento colegiado de información e investigación de la Asamblea Legislativa, con facultades especiales para recopilar información de las fuentes que consideren convenientes y elaborar las conclusiones que determinen, trasladando incluso recomendaciones a otros entes del Estado. El informe que elabore la Comisión al final de la investigación debe ser discutido y votado por el Plenario Legislativo. Hay que aclarar que el inciso establece que las comisiones tendrán libre acceso a todas las dependencias oficiales para realizar las investigaciones y recopilar la información que consideren necesaria.
- **Voto de censura:** establecido en el artículo 121 inciso 24 de nuestra Constitución Política, como instrumento de control parlamentario, que indica que le corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa, censurar a los Ministros de Gobierno, cuando consideren que se cometieron actos inconstitucionales, ilegales o errores serios que puedan haber causado daño a los intereses públicos; con algunas limitaciones establecidas en este mismo inciso en temas relacionados a operaciones militares pendientes, secretos de Estado o asuntos de carácter diplomático. Sin embargo, el resultado del voto de censura no es vinculante para la permanencia o no de los ministros.
- **Interpelación a los Ministros de Gobierno:** instaurado también en el artículo 121 inciso 24 de nuestra Constitución Política, que señala le corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa, formular las interpelaciones a los Ministros de Gobierno; las cuales no tienen consecuencias legales sino que se relacionan a decisiones políticas fundamentales, al citar a los Ministros al Plenario Legislativo para que



respondan dudas, cuestionamientos y rindan cuentas de sus actuaciones y las del Gobierno, sobre asuntos de interés público.

- **Concurrencia voluntaria de los ministros:** el artículo 145 de nuestra Constitución, dispone que *“los ministros de Gobierno podrán concurrir en cualquier momento, con voz, pero sin voto, a las sesiones de la Asamblea Legislativa”*, con el propósito de explicar, aclarar y contestar asuntos relacionados con proyectos propuestos por el Poder Ejecutivo u otros temas de su interés.
- **Presupuestos ordinarios y extraordinarios:** todos los aspectos relacionados con estos presupuestos se indican desde el artículo 176 hasta el 182 de nuestra Constitución Política. Según nuestra Carta Magna, el presupuesto ordinario de la República comprende todos los ingresos probables y los gastos que le son autorizados a la Administración Pública centralizada y los Poderes de la República, para cada año entre el 1° de enero y el 31 de diciembre. En los extraordinarios se modifican las partidas presupuestarias autorizadas o se incorporan nuevos recursos para aprobación de la Asamblea Legislativa. Esta aprobación presupuestaria, constituye otro mecanismo de control parlamentario, pues le corresponde vigilar que las instancias incluidas en los presupuestos se limiten a los gastos autorizados y que éstos respondan financieramente al Plan Nacional de Desarrollo, entre otros.
- **Informe escrito del presidente de la República:** según lo establecido por el artículo 139 inciso 4, es un deber de la Presidencia de la República *“Presentar a la Asamblea Legislativa, al iniciarse el primer período anual de sesiones, un mensaje escrito relativo a los diversos asuntos de la Administración y al estado político de la República y en el cual deberá, además, proponer las medidas que juzgue de importancia para la buena marcha del Gobierno, y el progreso y bienestar de la Nación”*. Este mensaje presidencial es un medio de control sobre el Gobierno, por cuanto el presidente rinde cuentas a la Nación a través de sus representantes en la Asamblea Legislativa, en quien delegó su representación. Posteriormente, los diputados hacen uso de las siguientes dos sesiones parlamentarias, para analizar el mensaje presidencial.
- **Memoria anual de los ministros de Gobierno:** nuestra Constitución establece en su artículo 144, la obligación de los ministros de Gobierno de presentar a la Asamblea Legislativa cada año, dentro de los primeros quince días del primer período de sesiones ordinarias, una memoria sobre los asuntos de su dependencia.



- **Informes solicitados por la Asamblea Legislativa:** el artículo 140 inciso 11 constitucional, establece como deber de los ministros de Gobierno rendir a la Asamblea Legislativa los informes que ésta le solicite en uso de sus atribuciones. El artículo 111 del Reglamento de la Asamblea Legislativa establece que las comisiones permanentes y especiales, por medio de sus presidentes, y los diputados, en forma personal, podrán solicitar toda clase de informes a las instituciones del Estado. Dichas solicitudes deberán ser atendidas con prontitud y de manera prioritaria por las instituciones y las personas con cargos en la función pública.

### **Hecho generador**

El caso del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) comienza en el año 2022, con la inclusión del cantón de Liberia en un decreto de emergencia tras la tormenta Bonnie, la cual fue un ciclón afectando a Costa Rica el viernes 1 de julio de 2022 a las 21:00 horas. Esta tormenta afectó principalmente la zona norte y el Caribe, contabilizando un total de 26 incidentes de inundaciones en cantones como Bagaces y Santa Cruz (provincia de Guanacaste), Limón y Siquirres (provincia de Limón), Upala y San Carlos (provincia de Alajuela). Sin reportes específicos en el cantón de Liberia, lo cual en primera instancia, deja una duda sobre la necesidad de incluirlo en el decreto de emergencia e incluso, en el estado de Alerta Roja.

El primer decreto ejecutivo de emergencia relacionado a esta tormenta, el cual fue el N° 43626-MP publicado en el Alcance No. 142 a la Gaceta N° 132 del 12 de julio de 2022, el cual señala que:

*“con motivo de la emergencia ocurrida a partir de la acumulación de lluvias en el territorio nacional ocasionados por las ondas tropicales número 11, 12 y la Tormenta Tropical Bonnie, los cuales afectó los siguientes cantones: Provincia de San José: Dota y Tarrazú, Provincia de Alajuela: San Carlos, Guatuso, Los Chiles y Upala, Provincia de Cartago: Turrialba, Provincia de Heredia: Sarapiquí, Provincia de Guanacaste: La Cruz, Provincia de Puntarenas: Garabito, Parrita y Quepos, así como los distritos de San Luis de Santo Domingo, Dulce Nombre de Vásquez de Coronado y el distrito Guápiles del Cantón de Pococí, estos tres últimos respecto únicamente de las afectaciones ocurridas en la ruta nacional 32 y el distrito San Isidro del*



*Cantón de El Guarco, respecto únicamente de las afectaciones ocurridas en la ruta nacional 2.”<sup>1</sup>*

En este mismo decreto se indica la estimación de las pérdidas en cada cantón, consistiendo en una ponderación monetaria del daño sufrido. La provincia de Guanacaste, específicamente el cantón de La Cruz, reporta una cantidad de ₡4,587,654,327.97, siendo el único cantón de Guanacaste en esta lista de cantones con pérdidas por la tormenta Bonnie. Casi un año después, el Poder Ejecutivo, mediante el decreto N° 44072-MP, agregó el cantón de Liberia modificando el artículo 1 del Decreto Ejecutivo número 43626-MP. Parte de los motivos y criterios para incluir al cantón de Liberia, fue que estaba entre los cantones considerados como Alerta Roja con el Número 31-22 de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) y que presentó afectaciones debido a los altos índices de lluvia.

A partir de este decreto, incluyendo el cantón de Liberia (por ende el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós), deja abierta la posibilidad de realizar contrataciones de obras por vías de excepción, esto con base jurídica en el artículo 4 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo (Ley N° 8488), conceptualizando el término de “Estado de emergencia” de la siguiente manera:

*Estado de emergencia: Declaración del Poder Ejecutivo, vía decreto ejecutivo, con fundamento en un estado de necesidad y urgencia, ocasionado por circunstancias de guerra, conmoción interna y calamidad pública. Esta declaratoria permite gestionar, por la vía de excepción, las acciones y la asignación de los recursos necesarios para atender la emergencia, de conformidad con el artículo 180 de la Constitución Política.*

Parte de las implicaciones que conlleva la vía de excepción planteada en este artículo, es que las contrataciones de estas obras en la pista de aterrizaje en el aeropuerto Daniel Oduber Quirós pudieron hacerse sin los controles y apelaciones de la Contraloría General de la República.

Por otro lado, un informe técnico de la Dirección General de Aviación Civil señaló que no existían elementos suficientes para señalar que el daño de la pista del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós se atribuye a la tormenta tropical Bonnie, así de esta manera, poder justificar la contratación a la empresa MECO mediante un

---

<sup>1</sup> Decreto ejecutivo de emergencia N°23626-MP  
<https://www.cne.go.cr/recuperacion/declaratoria/planes/Plan%20General%20de%20la%20Emergencia%20N%C2%BA%2043626-MP.pdf>



mecanismo de emergencia saltándose las procedimientos de control y de contratación administrativa.

De igual forma, la Unidad de Infraestructura de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) habría alterado un documento técnico emitido

El interés colectivo y la atención mediática sobre el caso "Pista Oscura" iniciaron de manera intensa el 13 de mayo de 2025, tras los allanamientos y detenciones de altos funcionarios, incluyendo a Mauricio Batalla (exministro del MOPT) y Alejandro Picado (presidente de la CNE), por presuntas irregularidades en la reparación del Aeropuerto de Liberia.<sup>2</sup> Posterior a esto, el 15 de mayo de 2025 la Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción (FAPTA) investiga supuestas anomalías en la contratación de la empresa Mecos para la pista, incluyendo la inclusión tardía de Liberia en una declaratoria de emergencia.

El expediente de investigación nace gracias a una moción presentada para que se abra este expediente sobre todo el proceso de contratación por emergencia 2023PX-000239-0006500001 para realizar las obras de rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós; así como todos los actos previos y posteriores involucrados que pudiesen contemplar irregularidades, se explica mejor los hechos que generaron la creación de este expediente:

## **"COMISIÓN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA**

### **MOCIÓN DE ORDEN**

*De: Luis Diego Vargas Rodríguez y otros Diputados*

*Hacen la siguiente moción:*

#### **CONSIDERANDO:**

- 1. Que en mayo de 2022, según el informe final de gestión de la anterior administración de la Dirección General de Aviación Civil, se indica que ese órgano tenía conocimiento de la condición de la pista e incluso había recibido estudios del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales*

---

<sup>2</sup> "Pista Oscura" es el nombre del caso anticorrupción con el que despertó el país este martes, [https://www.teletica.com/nacional/pista-oscura-es-el-nombre-del-caso-anticorrupcion-con-el-que-desperto-el-pais-este-martes\\_384534?pub1zsas=710](https://www.teletica.com/nacional/pista-oscura-es-el-nombre-del-caso-anticorrupcion-con-el-que-desperto-el-pais-este-martes_384534?pub1zsas=710), mayo de 2025.

(Lanamme), la empresa Ineco y la Unidad de Aeródromos e Infraestructura de dicha dirección en los que se detallaba el deterioro. Dichos estudios recomendaban dar “la mayor prioridad” a resolver la situación de la pista con carácter de “urgencia inmediata”. En el informe (con fecha dos meses antes de la tormenta tropical Bonnie) se destacaba la importancia de la seguridad operativa de la pista, con el fin de evitar cualquier desenlace grave o “consecuencias catastróficas” para las aeronaves comerciales durante el despegue o aterrizaje y se detallaba un plan de intervención para la pista, no ejecutado por falta de recursos presupuestarios, pero advirtiendo del impacto potencial de no intervenir, que podría ocasionar fallos en la estructura y, por ende, cierres temporales del aeropuerto.

2. Que el 08 de julio de 2022, se publicó en el Diario Oficial La Gaceta, el Decreto Ejecutivo N° 43.626-MP que emitía una declaratoria de emergencia en una serie de cantones por “...los efectos generados por las ondas tropicales número 11,12 y la Tormenta Tropical Bonnie...”.
3. Que el 11 de enero de 2023 (seis meses después de la tormenta tropical Bonnie), el Presidente Rodrigo Chaves y el exMinistro Luis Amador, anunciaron en una conferencia de prensa, que “rasparían la olla” para buscar los \$105 millones que se requerían para la rehabilitación del pavimento y otras obras en la terminal aérea, fondos que según indicaron en la rueda de prensa semanal, serían aportados por el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), el cual destinaría \$20 millones, otros \$10 millones provendrían de recursos de la Dirección de Aviación Civil, y se buscaría un crédito de \$50 millones para completar la partida.
4. Que el 20 de junio de 2023, la Junta Directiva de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), acordó ampliar la declaratoria de emergencia emitida en el mencionado Decreto Ejecutivo, para incluir el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en la lista de infraestructura afectada; casi un año después de la emisión de ese decreto ejecutivo inicial y sin mostrar que el nexo de causalidad entre el hecho productor de la emergencia y las obras que se pretende contratar (como lo indica el artículo 30 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, N° 8488 del 22 de noviembre de 2005 y sus reformas), se deba realmente a la Tormenta Tropical Bonnie pues el informe de la administración anterior indicaban la situación crítica desde mayo 2022.
5. Que el 21 de junio de 2023, el Gobierno de la República, a través de un nuevo Decreto Ejecutivo, modifican el Decreto Ejecutivo N° 43.626-MP para incluir el cantón de Liberia dentro de la lista de cantones que contemplaba la



declaratoria de emergencia, anunciando que se intervendría la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con un costo aproximado de \$40 millones de dólares.

6. Que el 26 de junio de 2023, en audiencia ante la Comisión de Infraestructura de la Asamblea Legislativa, los señores Luis Miranda Muñoz, subdirector general del Consejo Técnico de Aviación Civil, y Daniel Calderón Mata, funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, indicaron que la rehabilitación de la superficie de rodamiento de la pista para mejorar su PCN, tendría recursos disponibles por un aproximado de \$40 millones de dólares, recursos que serían aportados por el ICT en dos tramos de \$20 millones de dólares cada uno, el primero en el año 2023 y el segundo en el año 2024 pero ejecutados a través de la CNE.
7. Que el 12 de octubre de 2023, la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), abre en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) el procedimiento de contratación por emergencia 2023PX-000239-0006500001 para contratar las obras de rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
8. Que el 13 de diciembre de 2023, las empresas constructoras MECO S.A, H. Solís y el Consorcio Pedregal, presentaron sus ofertas para la intervención de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
9. Que el 18 de diciembre, Casa Presidencial indicó, a través de un comunicado de prensa, que las propuestas de la empresa constructora MECO S.A y el Consorcio Pedregal “cumplieron con la totalidad de los requisitos” y se les solicitó a través del oficio de Presidencia CP-381-2023 una mejora de los precios ofertados. Llama la atención que la oferta brindada por la empresa constructora MECO S.A. excedía el límite presupuestario del proyecto, contrario a las ofertas de las otras dos empresas constructoras, las cuales sí cumplían con los límites presupuestarios planteados en la licitación.
10. Que el 21 de diciembre de 2023, el Consorcio Pedregal denuncia que en el proceso de licitación se presentó una “evidente desigualdad” en la adjudicación del proyecto de rehabilitación de la pista de aterrizaje y obras pluviales en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a favor de la empresa MECO S.A, al incluir términos de referencia en el cartel que solamente esa empresa constructora podría cumplir.
11. Que el 11 de enero de 2024, la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), basada en los estudios financiero de oficio CNE-PC-OF-077-2023, legal de oficio CNE-UAL-INF-0324-2023 y técnico de oficio CNE-UGPR-OF-2172-2023, sugiere adjudicar el contrato a



la empresa constructora MECO S.A., por considerar que cumplía con todos los requisitos estipulados en el cartel de la licitación y que contaba con el mayor puntaje de experiencia en obras de este tipo. Esa decisión quedó en firme un día después, el 12 de enero de 2024 a pesar de exceder el costo de las ofertas de las empresas del Consorcio Pedregal y H. Solís aproximadamente en \$2 millones de dólares.

12. Que el 06 de febrero de 2024, la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) y la empresa constructora MECO S.A, firman el contrato para la ejecución del proyecto de atención a la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con un costo aproximado de ¢21.889 millones de colones.
13. Que el 08 de marzo de 2024, la empresa MECO S.A inicia con las obras en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
14. Que el 12 de marzo de 2024, el Presidente de la República, Rodrigo Chaves, destituye al exMinistro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador y solicita la destitución del señor Fernando Naranjo, Director General de Aviación Civil, por supuestas irregularidades en el proceso de licitación que adjudica el proyecto de intervención del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós a la empresa constructora MECO.

*En virtud de lo anterior, hacen la siguiente moción:*

*Para que se abra un expediente de investigación sobre todo el proceso de contratación por emergencia 2023PX-000239-0006500001 para realizar las obras de rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós; así como todos los actos previos y posteriores involucrados que pudiesen contemplar irregularidades.*

*Para esto se llamará en audiencia a las siguientes instancias:*

- *Director del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la UCR (LANAMME).*
- *Presidencia Ejecutiva de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE).*
- *Señor Henry Villalobos Solís, Ingeniero Fiscalizador de la Unidad de Gestión de Procesos de Reconstrucción de la CNE.*
- *Presidente de la Empresa Constructora MECO S.A y personas encargadas del proceso de licitación indicado en esta moción.*
- *Presidente del Consorcio Pedregal y personas encargadas del proceso de licitación indicado en esta moción.*



- *Director y subdirector de la Dirección General de Aviación Civil.”*

Dejando de lado la moción que dio pie a esta investigación, se debe de ahondar más en los hechos que llevaron durante todo este tiempo que llevaron. El 18 de diciembre de 2025 el Tribunal Penal de Hacienda y de la Función Pública ratificó las medidas cautelares

#### **4. Resumen de la tramitación de la investigación**

##### **Marco jurídico, metodológico y conformación de la Comisión Investigadora**

Al conformarse la Comisión Especial de Infraestructura, se le concedió la potestad de investigar, dentro del mandato de control político que enmarca las funciones que constitucionalmente se le conceden a las y los legisladores, en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política.

Esta comisión fue creada por moción, en la sesión ordinaria del Plenario Legislativo N° 17, celebrada el 26 de mayo del 2022, obteniendo una votación de 55 votos a favor y 1 voto en contra. Su ámbito de aplicación se amplió por moción aprobada de forma unánime de las diputaciones presentes, en la sesión ordinaria del Plenario Legislativo N° 33 del 23 de junio del 2022.

La comisión quedó conformada por siete diputaciones: 2 del Partido Liberación Nacional (PLN), 1 del Partido Liberal Progresista (PLP), 1 del Partido de la Unidad Social Cristiana (PUSC), 1 de Partido Frente Amplio (PFA), 1 del Partido Progreso Social Demócrata (PPSD) y 1 del Partido Nueva República (PNR); respetando el tamaño proporcional de las fracciones parlamentarias. Finalmente, la integración según el acuerdo N° 6923-22-23, de la sesión ordinaria N° 23 del Plenario Legislativo del 13 de junio de 2022, fue la siguiente:

<b>Diputado/Diputada</b>	<b>Fracción Legislativa</b>	<b>Puesto</b>
Luis Diego Vargas Rodríguez	PLP	Presidencia 2024-2025
Carolina Delgado Ramírez	PLN	Secretaría 2024-2025
Francisco Nicolás Alvarado	PLN	Miembro
Alejandro Pacheco Castro	PUSC	Miembro



Daniel Vargas Quirós	PPSD	Miembro
Antonio Ortega Gutiérrez	PFA	Miembro
Yonder Salas Durán	PNR	Miembro

**Etapas de trabajo:**

1. Recopilar información para elaborar una Línea de Tiempo y un análisis con los hechos, hallazgos y los actores involucrados.
2. Etapa de investigación mediante comparecencias, audiencias, requerimiento de información y recolección de pruebas de diversos tipos.
3. Elaboración del informe de la investigación que podrá incluir conclusiones, recomendaciones, solicitudes y propuestas de proyectos de ley.

El trabajo se cumplió con base en un cronograma y por el plazo de vigencia de esta comisión, pudiéndose desarrollar las etapas 1 y 2 de manera simultánea.

**Etapa 1**

**Mociones aprobadas**

<b>Audiencia</b>
- Señor Luis Miranda Muñoz, subdirector general del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).
- Sr. Luis Amador Jiménez, Exministro del MOPT.
- Natalia Díaz Quintana, Exministra de la Presidencia.
- Representantes legales de las empresas constructoras MECO S.A y Corporación Pedregal.
- Wendy Molina Varela Exministra de Vivienda y Asentamientos Humanos
- Priscila Zamora Exviceministra de Hacienda
- Allan Mora Viceministro de Salud
- Eduardo Mora Castro Asesor Jurídico de la Comisión Nacional de Emergencias. Luego asesor jurídico de Presidencia de la República.
- Sra. Silvia Jiménez Cascante Jefa de Departamento de Aeropuertos



- Sr. Fernando Naranjo Elizondo, Exdirector de la Dirección General de Aviación Civil
- Sr. Rolando Castillo – Lanamme
- Charbell Zecca División Obras Públicas del MOPT
- Luis Diego Leiva Mesén Consultor externo
- Henry Villalobos
- Alejandro Picado Duarte presidente Comisión Nacional de Emergencias
- Luis Miranda Muñoz Subdirector de la Dirección general de Aviación Civil
- Marco Castillo Masís Dirección General de Aviación Civil
- Unidad de Infraestructura Aeronáutica

#### Audiencias realizadas

Fecha de audiencia	Asistentes	Realizada / Programada / Cancelada
8 de abril de 2024.	Rolando Castillo Barahona, Director del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME)	Realizada
8 de abril de 2024.	Ignacio Acuña Fallas, Funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada
8 de abril de 2024.	David Rojas Alfaro, Funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada
8 de abril de 2024.	Fabian Brenes Alfaro, Funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada

8 de abril de 2024.	Alexander Sánchez Mora, Jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada
8 de abril de 2024.	Carlos Rojas Molina, Funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Programada
18 de abril de 2024.	Daniel Calderón Mata, Funcionario de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	Programada
13 de mayo de 2024	Rafael Angel Zamora Fernández, Presidente de la Corporación Pedregal	Realizada
13 de mayo de 2024	José Alfredo Sánchez, Presidente de la Empresa Constructora Meco S.A.	Realizada
27 de mayo de 2024	Sylvia Jimenez Cascante, Jefa departamento de Aeropuertos	Realizada
10 de junio de 2024	Ing. Charbell Zecca, funcionario del Ministerio de Obras Públicas y Transporte	Realizada
10 de junio de 2024	Luis Diego Leiva Mesén, Ex asesor de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias	Realizada
24 de junio de 2024	Alejandro Picado Eduarte, Presidente de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias	Realizada
24 de junio de 2024	Henry Villalobos Solís, Unidad de Gestión de Procesos de Reconstrucción de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias	Realizada
8 de julio de 2024. Acta ordinaria N. °41	Luis Miranda Muñoz, Subdirector General de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada

12 de agosto de 2024. Acta	Natalia Díaz Quintana, Ex Ministra de la Presidencia.	Realizada
25 de noviembre de 2025	Marcos Castillo Masís, Director General de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada
20 de diciembre de 2024.	Luis Amador Jiménez, Ex Ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transporte	Realizada
13 de enero de 2025.	Priscilla Zamora Rojas, Ex Ministra del Ministerio de Hacienda.	Realizada
10 de marzo de 2025.	Eduardo Mora, Ex asesor legal del CNE.	Realizada
10 de marzo de 2025.	Allan Mora Vargas, Viceministro de salud	Realizada
10 de marzo de 2025.	Wendy Molina Valera, Ex Ministra de Vivienda y Asentamientos Humanos	Realizada
28 de julio de 2025.	Fernando Naranjo Elizondo, Ex Director de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada
10 de noviembre de 2025. Acta sesión ordinaria N.º 70	Danielle Jenkins Bolaños, CETAC	Realizada
10 de noviembre de 2025. Acta sesión ordinaria N.º 70	Luis Diego Saborío Soto, Subdirector del Consejo Técnico de Aviación Civil	Realizada
10 de noviembre de 2025. Acta	Efraín Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transporte	Realizada

sesión ordinaria N.º 70		
24 de noviembre de 2025. Acta sesión ordinaria N.º 71	Marcos Castillo Solís, Director General de la Dirección General de Aviación Civil.	Realizada

Fundamentalmente, para la atención de las audiencias se empleó la técnica de entrevista a través de comparecencias donde se permitió a cada uno de los testigos -trato con el que se conoce a los entrevistados- aportar la información que creyesen oportuna en espacios de veinte minutos previo al interrogatorio. Los interrogatorios se desarrollaron por medio de rondas distribuidas de manera equitativa entre los diputados y diputadas presentes, de manera pública y hasta agotar el interés del tema tratado. Además, todos los interrogatorios se transmitieron a través de los canales digitales de la Asamblea Legislativa, garantizando la mayor transparencia posible y el respeto absoluto a los derechos fundamentales de los comparecientes. Además, durante algunas comparecencias se requirió de los entrevistados ampliar sus afirmaciones con datos que verificaran sus argumentos.

#### **5. Acuerdos de la Junta Directiva de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE)**

Del análisis de la documentación oficial, las actas institucionales y la cobertura realizada por distintos medios de comunicación nacionales, se desprende una serie de hechos relevantes en torno a la decisión de la Junta Directiva de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) de ampliar el decreto de emergencia emitido por la tormenta tropical Bonnie, con el fin de incorporar la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós bajo el régimen excepcional de contratación de emergencia.

En primer término, el Decreto Ejecutivo N.º 43626-MP, firmado el 12 de julio de 2022, declaró emergencia nacional por los efectos de las ondas tropicales N.º 11 y 12 y la tormenta tropical Bonnie en diversos cantones del país. No obstante, dicho decreto no incluyó originalmente al cantón de Liberia ni contempló afectaciones relacionadas con la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber. Según el Plan General de Emergencia aprobado posteriormente por la propia CNE, la única



intervención prevista para Liberia consistía en el alquiler de maquinaria para extracción de material en un tajo, sin ninguna referencia a obras aeroportuarias ni a la pista de aterrizaje.

Pese a ello, casi un año después de ocurrido el fenómeno meteorológico, el 21 de junio de 2023, el presidente de la República, Rodrigo Chaves Robles, y la entonces ministra de la Presidencia, Natalia Díaz Quintana, firmaron una modificación al decreto original con el propósito de incorporar al cantón de Liberia dentro de la declaratoria de emergencia. Esta modificación permitió incluir la reparación de la pista del Aeropuerto Daniel Oduber dentro del régimen extraordinario de contratación de emergencia, habilitando una vía excepcional distinta al procedimiento ordinario de contratación administrativa.

La base formal para dicha ampliación fue el acuerdo N.º 091-06-2023, adoptado por la Junta Directiva de la CNE en sesión extraordinaria celebrada el 20 de junio de 2023. En dicho acuerdo, la Junta recomendó la ampliación del decreto bajo el argumento de que las lluvias asociadas a la tormenta Bonnie habían acelerado el deterioro de la pista, provocando contaminación de la base estructural con materiales orgánicos y generando un riesgo operativo que incluso podía derivar en el cierre del aeropuerto para vuelos internacionales.

La justificación oficial expuesta por la CNE se sustentó principalmente en razones de impacto económico y turístico. En el decreto modificadorio se afirmó que un eventual cierre del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber podría representar la pérdida de más de 800.000 turistas por vía aérea al año, así como una reducción estimada de al menos 1.316 millones de dólares anuales en ingresos derivados del gasto turístico, además de las implicaciones operativas y de seguridad aérea asociadas a la continuidad del servicio aeroportuario.

Sin embargo, diversos medios de comunicación nacionales evidenciaron que la Junta Directiva de la CNE no contó con estudios técnicos propios que acreditaran de forma objetiva el nexo causal entre la tormenta Bonnie y el deterioro de la pista. La Nación reportó que la recomendación adoptada por la Junta se limitó a reproducir la afirmación de que las lluvias habían acelerado el daño estructural, sin incorporar peritajes técnicos independientes, estudios estructurales especializados ni verificaciones institucionales propias que demostraran que los daños respondían efectivamente a la emergencia climática y no al deterioro acumulado de años anteriores.



A ello se suma una inconsistencia jurídica relevante respecto del plazo legal para incorporar nuevas obras dentro de un decreto de emergencia. El artículo 38 de la Ley Nacional de Emergencias establece un plazo máximo de dos meses para reportar daños y estimaciones vinculadas al evento generador de la emergencia. La CNE había aprobado el Plan General de Emergencia en septiembre de 2022 y, conforme a dicha normativa, el plazo para incorporar nuevas intervenciones con nexo causal vencía en marzo de 2023. No obstante, la ampliación del decreto se realizó en junio de 2023, aproximadamente tres meses después de vencido dicho plazo legal.

Las declaraciones rendidas posteriormente por el entonces director de Aviación Civil, Fernando Naranjo, permitieron reconstruir el origen político de esta decisión. Según consta en actas del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el 16 de junio de 2023 fue convocado a Casa Presidencial para participar en una reunión destinada a definir un “plan prioritario” para atender la situación de la pista del Daniel Oduber. En dicha reunión participaron representantes de Presidencia de la República, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de la CNE y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). A partir de esa reunión se promovió la convocatoria de la sesión extraordinaria de Junta Directiva de la CNE que culminó con la recomendación de ampliar el decreto de emergencia.

Posteriormente, ante la Comisión Especial de Infraestructura de la Asamblea Legislativa, el presidente ejecutivo de la CNE, Alejandro Picado, reconoció expresamente que la institución no verificó técnicamente por sí misma la relación entre la tormenta Bonnie y los daños en la pista del aeropuerto. Señaló que, debido a que la solicitud de ampliación se presentó casi un año después del evento climático, resultaba materialmente imposible comprobar ese vínculo de forma directa, razón por la cual la CNE se limitó a confiar en los informes remitidos por el entonces ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador, y por Fernando Naranjo.

De igual forma, ingenieros técnicos de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la DGAC habían advertido previamente que no existían elementos técnicos suficientes para sostener que Bonnie hubiese sido la causa determinante del deterioro de la pista. Estos funcionarios recomendaron que la reparación se realizara mediante contratación ordinaria y no mediante contratación de emergencia. Incluso trascendió públicamente que existieron presiones internas para que se firmaran documentos que respaldaran la tesis del nexo causal, incluyendo el



uso de fotografías correspondientes a daños registrados desde 2019 y documentación técnica anterior al paso de la tormenta Bonnie.

Finalmente, la ampliación del decreto permitió a la CNE tramitar una contratación excepcional por aproximadamente ₡21.890 millones para la reparación de la pista, adjudicada a Constructora MECO en enero de 2024. Esta contratación se convirtió posteriormente en el centro de fuertes cuestionamientos públicos, investigaciones administrativas, control político legislativo e indagaciones judiciales, además de derivar en la destitución del entonces ministro Luis Amador y del director de Aviación Civil, Fernando Naranjo.

Del conjunto de estos hechos se desprende que la actuación de la Junta Directiva de la CNE no respondió a la atención de una emergencia sobreviniente debidamente acreditada mediante sustento técnico autónomo, sino a la necesidad de habilitar una vía jurídica excepcional para ejecutar una obra cuya problemática era preexistente, conocida institucionalmente desde años anteriores y cuya solución, originalmente, debía tramitarse por los mecanismos ordinarios de contratación pública. La ampliación del decreto aparece así no como una respuesta técnica a una emergencia reciente, sino como una decisión política orientada a justificar la utilización del régimen extraordinario de excepción.

## **6. Decreto de emergencia**

Dentro del Decreto Ejecutivo de Emergencia N°43626-MP, emitido por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE) en septiembre del 2022, está contenido un Plan General de Emergencia. Estos planes contienen diversas propuestas de acciones a desplegar, con el objetivo de solventar la crisis que llevó al Poder Ejecutivo a decretar un estado de emergencia en primer lugar.

La crisis en cuestión, según lo estipulado por el ya mencionado Decreto de Emergencia N°43626-MP, es el daño sostenido a diversos puntos de infraestructura a lo largo del país a partir de la tormenta tropical Bonnie, así como las ondas tropicales número 11 y 12 en una menor medida. Por lo tanto, las principales recomendaciones contenidas dentro del Plan de Emergencia consisten en intervenciones a la infraestructura afectada por las condiciones climáticas.

Este accionar se encuentra debidamente justificado en la sección del documento denominada "Base Jurídica". En esta se hace referencia a la Ley N°8488 "Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo", la cual permite que, siempre que exista un vínculo causal claro entre una emergencia declarada y una afectación de infraestructura específica, el Estado pueda recurrir a procesos excepcionales con



el fin de atender la situación con rapidez. En el caso de daños a infraestructura, se permite el uso de procesos extraordinarios de licitación y contratación, así como el uso de los recursos pertenecientes al Fondo Nacional de Emergencias.

La explicación contenida en el Decreto Ejecutivo de Emergencia N°43626-MP resulta válida. Sin embargo, lo que ha sido fuertemente cuestionado desde múltiples instituciones públicas, así como otros órganos, es que posteriormente a la publicación inicial de este documento se realizaron esfuerzos a lo interno de la Dirección General de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para modificar el mismo, y así incluir los daños presentes en la pista de aterrizaje del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) como resultado de la emergencia climática.

La petición realizada para llevar a cabo este cometido se tramitó a través de un documento interno denominado "SOLICITUD DE INCLUSIÓN EN DECRETO DE EMERGENCIA No. 43626-MP ANTE AFECTACIÓN GRAVE DE LA PISTA DE ATERRIJAJE DEL AEROPUERTO INTL. DANIEL ODUBER QUIRÓS", el cual contiene supuesta evidencia sobre la presunta relación causal entre la tormenta tropical y la afectación de infraestructura mencionada anteriormente y recomienda llevar a cabo la recomendación que contiene su título.

Esto implicó, en la práctica, la modificación de un decreto de emergencia ya existente, con la intención específica de aprovechar las condiciones especiales que este ofrece para llevar a cabo el proceso de reparación de la pista de aterrizaje del AIDOQ. Esto por sí solo no resulta problemático si la inclusión de esta nueva afectación se encuentra debidamente justificada.

Sin embargo, en el oficio DGAC-DA-IA-OF-451-2023, emitido por la DGAC el 07 de agosto del 2023, se presenta una línea del tiempo y análisis profundo del caso que contradice fuertemente la explicación ofrecida por el texto que modificó el Decreto Ejecutivo de Emergencia original. Cuando se refiere a la supuesta conexión entre la tormenta tropical Bonnie y los daños presentes en la pista, el documento afirma lo siguiente:

*"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".*

Esto implica que la modificación a la que fue sometido el Decreto N°43626-MP está indebidamente justificada y podría considerarse nula, ya que la conexión entre los eventos meteorológicos fortuitos mencionados y las afectaciones sostenidas por la



pista de aterrizaje no existe realmente. Más bien, mucha de la evidencia fotográfica utilizada para determinar esta relación databa del 2019, años antes de la tormenta tropical Bonnie.

El documento emitido por la DGAC reconoce esta problemática, y en su sección de recomendaciones expone lo siguiente:

*"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 soportan dicha tesis, y valorar realizar la intervención de la pista por cualquiera de los mecanismos contenidos en el marco normativo de contratación pública."*



## **7. Destitución del Ministro de Obras Públicas y Transportes y Director General de Aviación Civil**

La destitución del entonces ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez, y del director general de Aviación Civil, Fernando Naranjo Elizondo, se convirtió en uno de los episodios más significativos dentro del caso de la contratación para la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, al evidenciar no solo posibles irregularidades administrativas, sino también profundas contradicciones políticas e institucionales. El 12 de marzo de 2024, el presidente Rodrigo Chaves anunció públicamente la salida inmediata de ambos jefes, atribuyéndoles responsabilidad política por la adjudicación de un contrato de aproximadamente ₡21.800 millones a Constructora MECO S.A., señalando que los términos de referencia habrían sido elaborados “a la medida” para favorecer a dicha empresa. Entre los principales cuestionamientos se encontraba la inclusión de un requisito de experiencia en construcción de pistas de al menos 20.000 metros cuadrados, condición que, según Casa Presidencial, restringía indebidamente la competencia y beneficiaba de forma directa a la empresa finalmente adjudicataria. Chaves sostuvo que esa omisión era incompatible con los principios de transparencia y rendición de cuentas, razón por la cual procedió a la destitución inmediata de Amador y ordenó la salida de Naranjo de la Dirección General de Aviación Civil. Sin embargo, conforme avanzaron las investigaciones periodísticas y legislativas, surgieron elementos que complejizaron esa versión oficial. La Nación reveló que el propio Luis Amador había presentado personalmente, el 4 de septiembre de 2023, ante la Junta Directiva de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), el diseño del proyecto para la reparación de la pista, lo que debilitó su defensa inicial de no haber participado en la formulación del proceso. Paralelamente, Fernando Naranjo declaró ante la Asamblea Legislativa que remitió a Amador, el 18 de agosto de 2023, un informe técnico elaborado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica que advertía expresamente que no existían elementos técnicos suficientes para vincular los daños de la pista con la tormenta tropical Bonnie, cuestionando así la legalidad de utilizar una declaratoria de emergencia para tramitar la contratación excepcional. Naranjo afirmó haber elevado ese informe a su superior inmediato, pero indicó desconocer por qué dicha advertencia no llegó a conocimiento formal de la Comisión Nacional de Emergencias.



Otro hallazgo relevante fue que la destitución se produjo cuando el Ministerio Público ya investigaba desde enero de 2024 a Luis Amador por la inclusión de la reparación de la pista dentro del decreto de emergencia derivado de Bonnie, precisamente porque ello permitió evitar el procedimiento ordinario de contratación y adjudicar la obra mediante la CNE bajo un régimen excepcional. La Fiscalía señaló que la investigación se centraba en determinar si existió una utilización indebida del régimen de emergencia para favorecer una contratación menos controlada y eventualmente lesiva para la Hacienda Pública. La salida de Amador de su cargo trasladó el expediente desde la Fiscalía General hacia la Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción (FAPTA), profundizando el componente penal del caso.

Además, medios como CRHoy revelaron que existían actas que demostraban la participación de la propia CNE en la elaboración de los términos de referencia del cartel, lo que introdujo una contradicción adicional respecto al discurso presidencial que concentraba la responsabilidad exclusivamente en Amador y Naranjo. Esto abrió el debate sobre si las destituciones respondieron únicamente a una exigencia de responsabilidad administrativa o si también operaron como una forma de contención política para aislar el costo institucional del escándalo. La Asamblea Legislativa, a través de la Comisión de Infraestructura, profundizó esta línea de investigación bajo juramento, considerando que el caso no podía reducirse a un simple error técnico en la licitación, sino que podía reflejar una estructura más amplia de debilitamiento de controles, uso instrumental del régimen de emergencia y eventuales presiones para facilitar una adjudicación favorable a intereses particulares.

## **8. Destitución de funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica**

Durante el desarrollo y la posterior revisión de la contratación para la rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, trascendió la separación, remoción y desplazamiento de varios funcionarios vinculados a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, particularmente de aquellos que mantenían observaciones técnicas sobre la calidad de la obra, el alcance real de la intervención y la modificación de los criterios originalmente establecidos para la reparación estructural de la pista. Diversos testimonios y comparencias legislativas señalaron que algunos profesionales que advirtieron inconsistencias en los materiales utilizados, cuestionaron la denominada “ingeniería de valor” o insistieron en dejar constancia de posibles incumplimientos contractuales, fueron objeto de cambios de funciones, debilitamiento de sus



competencias o salida de sus cargos, en un contexto que generó serias dudas sobre represalias administrativas por ejercer control técnico.

Esta situación reviste especial gravedad porque la destitución o desplazamiento de funcionarios técnicos no solo afecta derechos laborales y garantías del debido proceso administrativo, sino que compromete directamente la independencia institucional necesaria para la fiscalización de obra pública estratégica. Cuando quienes deben advertir riesgos estructurales, posibles sobrecostos o incumplimientos contractuales son apartados de sus funciones, se erosiona la capacidad preventiva del Estado y se facilita la consolidación de decisiones contrarias al interés público. En el caso del Daniel Oduber, estas remociones han sido interpretadas como parte de un patrón orientado a reducir controles internos, facilitar la aprobación de cambios favorables a la empresa contratista y disminuir la resistencia técnica frente a decisiones impulsadas desde niveles superiores de la administración.

#### **9. Problemática en la ejecución de la obra de reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**

La ejecución de la obra para la rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós estuvo rodeada de una serie de hechos, hallazgos y contradicciones que evidenciaron serias deficiencias en la planificación, fiscalización y control administrativo del proyecto. La contratación se tramitó bajo el régimen excepcional de emergencia administrado por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), utilizando como justificación los supuestos daños ocasionados por la tormenta tropical Bonnie y otras ondas tropicales de 2022. Sin embargo, distintas investigaciones periodísticas, así como las diligencias del Ministerio Público y las comparecencias legislativas, señalaron que el deterioro estructural de la pista era anterior a esos eventos climáticos y respondía a problemas acumulados de mantenimiento y desgaste progresivo. Esta situación generó una de las principales contradicciones del caso: el uso de una declaratoria de emergencia para atender una condición preexistente y previsible, lo que permitió excluir controles ordinarios de contratación pública y adjudicar directamente una obra multimillonaria a la empresa Constructora MECO S.A.

Otro hallazgo relevante fue la modificación sustancial del alcance técnico original mediante la denominada "ingeniería de valor". Inicialmente se planteó una reparación estructural integral que implicaba intervenir la base de la pista para corregir fallas profundas en su capacidad de soporte. No obstante, durante la



ejecución, esa solución fue sustituida por un recarpeteo superficial y una intervención menos profunda, manteniéndose serias dudas sobre la condición real de la estructura subyacente. A pesar de esta reducción significativa en el alcance constructivo, la disminución económica del contrato fue mínima en proporción al monto total adjudicado, lo que provocó cuestionamientos sobre un posible sobreprecio y una eventual afectación patrimonial al Estado. La Fiscalía Anticorrupción incluso sostiene que la obra ejecutada no resolvió integralmente el problema y que la base de la pista continuó deteriorada, comprometiendo la seguridad operacional del aeropuerto.

Asimismo, surgieron múltiples señalamientos sobre presiones ejercidas sobre funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, quienes habrían advertido oportunamente deficiencias técnicas, inconsistencias en los materiales utilizados y posibles incumplimientos contractuales por parte de la empresa adjudicataria. Según testimonios recabados en sede legislativa y judicial, algunos de estos funcionarios fueron desplazados, removidos de sus cargos o presionados para modificar criterios técnicos y abstenerse de dejar constancia escrita de sus observaciones. Esta situación debilitó la independencia técnica de la fiscalización interna y alimentó la percepción de que existió una estructura orientada a reducir controles para facilitar la ejecución del proyecto bajo condiciones más favorables para la contratista.

Las contradicciones también alcanzaron la recepción final de la obra y la valoración de su calidad. Mientras algunas autoridades administrativas defendieron públicamente la intervención como exitosa y suficiente para garantizar la operatividad del aeropuerto, informes técnicos posteriores y nuevas investigaciones pusieron en duda la durabilidad real de la reparación, así como la correspondencia entre lo contratado, lo ejecutado y lo efectivamente pagado. La Asamblea Legislativa, a través de su Comisión de Infraestructura, identificó inconsistencias documentales, posibles falsedades en justificaciones técnicas y administrativas, y una preocupante debilidad en la trazabilidad de las decisiones adoptadas. Todo ello consolidó la percepción de que la contratación del Daniel Oduber no fue únicamente un problema de ejecución de obra pública, sino un caso emblemático de posible manipulación del régimen de excepción, debilitamiento institucional y uso indebido de recursos públicos en una de las principales infraestructuras estratégicas del país.

Las contradicciones en torno a la recepción final de la obra y la validación de su calidad constituyen uno de los aspectos más delicados del caso, porque es precisamente en esa etapa donde debía comprobarse si el Estado recibió



efectivamente la solución estructural que justificó la inversión millonaria realizada. Mientras desde la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y otras autoridades administrativas se sostuvo públicamente que la rehabilitación había sido exitosa, que la pista se encontraba en condiciones óptimas de operación y que la intervención cumplía con los requerimientos técnicos internacionales, distintos informes posteriores y testimonios rendidos ante la Asamblea Legislativa comenzaron a cuestionar esa narrativa oficial. Técnicos y funcionarios señalaron que la obra ejecutada no correspondía plenamente a la solución estructural originalmente contratada, sino que se había reducido a una intervención superficial que no corregía de forma integral las fallas de fondo en la base de la pista.

Uno de los principales cuestionamientos se centró en la denominada “ingeniería de valor”, figura utilizada para justificar cambios sustanciales en el alcance de la obra sin que existiera una reducción proporcional en el costo total del contrato. La preocupación no se limitó a la variación técnica, sino a la ausencia de trazabilidad clara sobre quién autorizó esos cambios, bajo qué criterios técnicos se aprobaron y por qué se aceptó una disminución de alcance con una reducción económica marginal. Diputados de la Comisión de Infraestructura advirtieron que no existía suficiente respaldo documental para acreditar que la administración actuó con base en estudios independientes, sino que gran parte de las modificaciones parecían responder a decisiones impulsadas desde la propia contratista y luego avaladas administrativamente. Esta situación abrió la posibilidad de que la Administración no hubiera ejercido un control real sobre la ejecución contractual, sino que hubiese convalidado decisiones que favorecían financieramente a la empresa adjudicataria.

A ello se sumaron inconsistencias en la documentación técnica utilizada para justificar tanto la contratación de emergencia como la recepción posterior de la obra. La Fiscalía y varios legisladores señalaron posibles contradicciones entre informes técnicos previos, reportes de inspección y actas administrativas relacionadas con el estado real de la pista antes y después de la intervención. Particularmente, se cuestionó si los daños atribuidos a la tormenta tropical Bonnie realmente justificaban la declaratoria de emergencia o si se utilizó ese argumento para encubrir problemas estructurales que ya eran conocidos desde años anteriores. Si la emergencia fue construida artificialmente sobre una premisa falsa, toda la contratación excepcional quedaría jurídicamente debilitada, incluyendo la adjudicación directa, la ausencia de refrendo previo de la Contraloría y la flexibilización de controles ordinarios.



Finalmente, la recepción de la obra también generó dudas sobre la suficiencia de las pruebas de calidad aplicadas y sobre la independencia de quienes debían certificar técnicamente el cumplimiento contractual. Se denunció que varios funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica que habían advertido deficiencias fueron desplazados o marginados del proceso, mientras otros habrían recibido presiones para suavizar observaciones o abstenerse de formalizar objeciones por escrito. Esto debilitó la credibilidad de la aceptación final del proyecto, pues si quienes debían ejercer control técnico fueron removidos o condicionados, la recepción deja de ser una garantía objetiva de calidad y pasa a convertirse en una formalidad administrativa vulnerable a influencias externas. En ese contexto, la Asamblea Legislativa concluyó que el caso no debía analizarse únicamente como una posible mala ejecución contractual, sino como un eventual esquema de manipulación institucional donde la reducción de controles técnicos y administrativos permitió comprometer recursos públicos, debilitar la transparencia y poner en riesgo una infraestructura crítica para el país.

## **10. Marco institucional y deberes de las instituciones**

### **Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias**

La Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE) es la institución rectora del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo en Costa Rica y el órgano competente para la planificación, coordinación, dirección y control de las políticas públicas orientadas a la prevención, mitigación, atención y reconstrucción frente a situaciones de emergencia y desastre de origen natural, tecnológico o antrópico.

Esta comisión se crea bajo el artículo 13 de la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo:

*Artículo 13.-Creación. Créase la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, denominada para los efectos de esta Ley la Comisión, como órgano de desconcentración máxima adscrita a la Presidencia de la República, con personalidad jurídica instrumental para el manejo y la administración de su presupuesto y para la inversión de sus recursos, con patrimonio y presupuesto propio. Su domicilio estará en la capital de la República, donde tendrá su sede principal; podrá establecer sedes regionales en todo el territorio nacional.*



Su fundamento jurídico principal se encuentra en la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, Ley N.º 8488 del 22 de noviembre de 2005, normativa que regula el régimen nacional de gestión del riesgo, define la estructura institucional de respuesta ante emergencias y establece los mecanismos excepcionales que pueden activarse cuando sobrevienen eventos que generan afectación grave sobre la población, la infraestructura pública o los servicios esenciales del país.

Conforme a dicha legislación, la CNE posee personalidad jurídica instrumental y desconcentración máxima adscrita a la Presidencia de la República, lo que le permite ejercer competencias especializadas con autonomía administrativa, técnica y funcional en el ámbito de sus atribuciones legales. Su naturaleza institucional responde a la necesidad de garantizar una respuesta rápida, coordinada y eficaz frente a eventos que comprometan la seguridad humana, la continuidad de los servicios públicos y la protección del interés general.

Entre sus funciones esenciales se encuentran la elaboración de políticas nacionales de prevención del riesgo; la coordinación interinstitucional para la atención de emergencias; la formulación y ejecución de planes generales de emergencia; la administración del Fondo Nacional de Emergencias; la supervisión de obras de reconstrucción y rehabilitación; así como la emisión de criterios técnicos y administrativos para la declaratoria, ampliación, modificación y cierre de los estados de emergencia nacional.

Uno de los instrumentos más relevantes dentro de su marco competencial es precisamente la declaratoria de estado de emergencia, mediante la cual el Poder Ejecutivo, con fundamento en la recomendación técnica y administrativa de la CNE, puede activar un régimen extraordinario de excepción que permite la movilización inmediata de recursos públicos, la simplificación de procedimientos administrativos y la ejecución expedita de contrataciones necesarias para atender daños directamente vinculados con el evento causante de la emergencia.



La declaratoria de emergencia no constituye un mecanismo ordinario de gestión administrativa ni una vía alterna para sustituir la planificación institucional regular, sino una herramienta excepcional estrictamente limitada a la atención de daños ciertos, comprobables y directamente asociados al hecho generador que origina la emergencia. Por ello, la Ley N.º 8488 exige la acreditación del nexo causal entre el evento y los daños a intervenir, así como el cumplimiento de plazos específicos para la identificación, cuantificación e incorporación de las obras dentro del respectivo Plan General de Emergencia.

En este marco, la Junta Directiva de la CNE cumple una función determinante como órgano superior de dirección institucional, encargado de aprobar acuerdos estratégicos, validar criterios técnicos y recomendar al Poder Ejecutivo la declaratoria o ampliación de estados de emergencia. Sus decisiones deben sustentarse en criterios técnicos objetivos, verificables y debidamente documentados, particularmente cuando estas habilitan el uso de recursos extraordinarios y la aplicación de regímenes excepcionales de contratación pública.

En el caso específico de la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, la actuación de la Junta Directiva de la CNE adquiere especial relevancia debido a la adopción del acuerdo N.º 091-06-2023, mediante el cual se recomendó la ampliación del decreto de emergencia originalmente emitido por los efectos de la tormenta tropical Bonnie, con el fin de incorporar al cantón de Liberia y habilitar la intervención de la pista aeroportuaria mediante contratación de emergencia.

Dicha decisión permitió incluir una obra de alto impacto presupuestario dentro del régimen excepcional previsto por la Ley Nacional de Emergencias, pese a que la problemática estructural de la pista era conocida desde años anteriores y existían cuestionamientos técnicos sobre la existencia de un nexo causal directo entre la tormenta Bonnie y el deterioro alegado como fundamento para la ampliación del decreto.



Posteriormente, durante las comparecencias legislativas y la investigación política desarrollada en la Asamblea Legislativa, trascendió que la propia CNE no realizó una verificación técnica autónoma sobre dicha relación causal, sino que fundamentó su recomendación en informes remitidos por otras instituciones, particularmente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). Asimismo, se evidenciaron cuestionamientos sobre el vencimiento de los plazos legales para incorporar nuevas obras dentro del decreto de emergencia y sobre la eventual utilización de la declaratoria como mecanismo para eludir los procedimientos ordinarios de contratación administrativa.

Por ello, el análisis institucional de la CNE resulta central dentro de la investigación sobre la reparación de la pista del Aeropuerto Daniel Oduber, no solo por su rol como órgano habilitador del régimen excepcional de contratación, sino por su responsabilidad legal de garantizar que toda declaratoria de emergencia responda a criterios estrictamente técnicos, jurídicamente sustentados y compatibles con los principios de legalidad, control del gasto público y protección del interés general.

La revisión de las actuaciones de la CNE permite determinar si el uso del decreto de emergencia constituyó una respuesta legítima frente a una afectación sobreviniente derivada de la tormenta Bonnie, o si, por el contrario, se trató de una instrumentalización del régimen extraordinario de excepción para viabilizar una contratación pública cuya necesidad era preexistente y cuya atención debía tramitarse por los mecanismos ordinarios previstos en el ordenamiento jurídico costarricense.

### **Ministerio de Obras Públicas y Transportes**

Actualmente cuenta con una amplia base legal, partiendo de la ley 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, las facultades otorgadas por dicha ley que establecen los siguientes objetivos:

- a) Sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad, planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen



a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional.

(Así reformado el inciso anterior por el artículo 11 de la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N° 9329 del 15 de octubre de 2015)

b) Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexidades. Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones por medio de una Junta de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estimen convenientes.

c) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

d) Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.

e) Regular y controlar el transporte continuo de mercaderías a granel,

f) Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionada en este artículo.

(\*) g) Construir, mejorar y mantener las obras públicas de infraestructura vial y transporte no sujetas a disposiciones legales especiales y vigilar que se les dé el uso adecuado. La planificación de estas obras se hará junto con los organismos a los cuales incumbe su funcionamiento, operación y administración.

### **Dirección General de Aviación Civil**

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) es el órgano técnico especializado del Estado costarricense encargado de regular, fiscalizar, supervisar y garantizar la seguridad operacional de la actividad aeronáutica civil en el territorio nacional, así como de velar por el adecuado desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y la prestación eficiente de los servicios vinculados al transporte aéreo.

Su fundamento jurídico principal se encuentra en la Ley General de Aviación Civil, Ley N.° 5150 del 14 de mayo de 1973, normativa que establece el marco regulatorio



aplicable a la aviación civil en Costa Rica y define las competencias institucionales de la autoridad aeronáutica nacional. Conforme a esta legislación, la DGAC actúa como dependencia especializada adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), bajo la rectoría sectorial de dicha cartera ministerial, con competencias técnicas propias y autonomía funcional en el ejercicio de sus atribuciones regulatorias y de supervisión.

Se sustenta en el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil:

Artículo 2º—La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.

En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo."

Entre sus funciones esenciales se encuentra la planificación, regulación y control de la navegación aérea; la supervisión de la seguridad operacional aeroportuaria; la certificación y fiscalización de aeródromos, aeropuertos y operadores aéreos; la inspección de las condiciones técnicas de la infraestructura aeroportuaria; la administración de la información aeronáutica; así como la ejecución de políticas públicas orientadas al fortalecimiento del sistema aeronáutico nacional e internacional.

La DGAC ejerce además un rol fundamental en la conservación, mantenimiento y evaluación técnica de la infraestructura aeroportuaria estratégica del país, particularmente en aquellos aeropuertos internacionales que constituyen nodos esenciales para el desarrollo económico, turístico y logístico nacional, como el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y otros aeródromos bajo supervisión estatal.



En materia de inversión pública aeroportuaria, la DGAC tiene la responsabilidad de generar los estudios técnicos, diagnósticos estructurales, criterios de seguridad operacional y justificaciones de necesidad que sustentan los procesos de intervención, mantenimiento mayor, rehabilitación y modernización de pistas, calles de rodaje, terminales e infraestructura complementaria. Estas valoraciones técnicas constituyen insumos determinantes para la toma de decisiones administrativas, presupuestarias y contractuales por parte del MOPT, el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y otras instancias vinculadas.

Dentro de su estructura institucional, la DGAC se articula con el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), órgano colegiado superior de dirección en materia aeronáutica, encargado de aprobar políticas, contratos, decisiones estratégicas y actuaciones administrativas de especial relevancia para el sector. El CETAC actúa como máxima autoridad administrativa en la materia, mientras que la DGAC constituye el brazo técnico y operativo encargado de la ejecución, fiscalización y respaldo especializado de dichas decisiones.

Particular relevancia adquiere la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la DGAC, dependencia responsable de la inspección técnica, evaluación estructural y determinación de las condiciones de seguridad y operación de pistas, plataformas y demás componentes críticos de los aeropuertos nacionales. Esta unidad genera criterios técnicos vinculantes para la toma de decisiones sobre cierres preventivos, intervenciones urgentes, contrataciones de mantenimiento y declaratorias de riesgo operacional.

En el caso específico del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, la DGAC mantenía desde años anteriores diagnósticos sobre el deterioro progresivo de la pista de aterrizaje, incluyendo problemas estructurales, desgaste superficial, afectación de capas inferiores y riesgos operativos asociados al tránsito de aeronaves internacionales. Estos antecedentes resultan fundamentales para determinar si las intervenciones posteriores respondieron a una emergencia sobreviniente derivada de la tormenta tropical Bonnie o si, por el contrario, se trataba de una problemática preexistente y conocida institucionalmente que debía atenderse mediante planificación ordinaria y contratación administrativa regular.

Por ello, la actuación de la DGAC resulta central dentro del proceso de investigación legislativa relacionado con la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, no solo por su responsabilidad técnica en la identificación y documentación del estado real de la infraestructura, sino también por su



participación en la construcción de la justificación institucional que permitió posteriormente la ampliación del decreto de emergencia y la utilización del régimen excepcional de contratación promovido por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE).

El análisis del rol de la DGAC permite valorar si existió consistencia técnica entre los informes emitidos por sus dependencias especializadas, las decisiones adoptadas por la jerarquía institucional y las actuaciones posteriores impulsadas desde el Poder Ejecutivo, particularmente en lo relativo al nexo causal atribuido entre la tormenta Bonnie y el deterioro de la pista aeroportuaria. Esta revisión resulta indispensable para determinar eventuales responsabilidades administrativas, políticas e institucionales en el uso de mecanismos extraordinarios de contratación pública.

#### **11. Presión a funcionarios públicos dentro de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil**

Durante el proceso de reparación integral de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, distintos funcionarios de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil manifestaron haber enfrentado presiones indebidas para avalar decisiones técnicas y administrativas que no contaban con el sustento suficiente ni con el cumplimiento pleno de los estándares de calidad requeridos para una obra de esa magnitud. Estas presiones se habrían ejercido particularmente en momentos clave de inspección, recepción de materiales, aprobación de avances de obra y validación de informes técnicos, donde se pretendía acelerar trámites y reducir observaciones que podían comprometer la correcta ejecución del proyecto. La premura institucional por mostrar avances y evitar retrasos contractuales generó un ambiente en el que criterios estrictamente técnicos fueron desplazados por decisiones de carácter político-administrativo.

Asimismo, se evidenció que varios profesionales responsables de la fiscalización advirtieron oportunamente sobre deficiencias en la calidad de los materiales utilizados, inconsistencias en los procedimientos constructivos y posibles incumplimientos contractuales por parte de la empresa adjudicataria. Sin embargo, lejos de fortalecerse los mecanismos de control interno, estas advertencias fueron minimizadas o desatendidas, e incluso algunos funcionarios señalaron haber recibido llamados de atención, presiones jerárquicas y solicitudes informales para modificar criterios o abstenerse de dejar constancia escrita de sus observaciones. Esta situación debilitó la independencia técnica de la Unidad de Infraestructura



Aeronáutica y comprometió la capacidad institucional de prevenir un eventual deterioro prematuro de la obra, afectando no solo la eficiencia en el uso de los recursos públicos, sino también la seguridad operacional de una de las principales terminales aéreas del país.

## **12. Caso Pista Oscura**

El caso conocido mediáticamente como “pista oscura” gira en torno a la adjudicación de un contrato por más de ₡21.889 millones (aproximadamente \$40 millones) para la rehabilitación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) en Liberia, Guanacaste. El contrato fue firmado el 6 de febrero de 2024 entre la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Emergencias (CNE) y la Constructora MECO S.A., bajo una figura de procedimiento de excepción por emergencia debido a los daños causados por la tormenta tropical Bonnie en 2022.

La controversia principal surge porque, según los registros, la oferta de MECO fue la más cara de las tres recibidas, superando por más de ₡912 millones a la propuesta del Consorcio Pedregal. Las ofertas iniciales fueron de la Constructora Hernán Solís (₡19.235 millones), Consorcio Pedregal (₡20.976 millones) y MECO (₡21.889 millones). A pesar de ser la más onerosa, MECO resultó beneficiada tras una serie de decisiones administrativas y presiones políticas que han sido calificadas como irregulares.

Uno de los puntos más críticos del caso es la intervención directa del presidente Rodrigo Chaves Robles. Se señala que Chaves presionó a la CNE para que convocara a una “mejora de precios”, una ventana que permitió a MECO ajustar su oferta inicial, la cual era de ₡22.427 millones y sobrepasaba el presupuesto máximo establecido por la administración (₡21.890 millones). Al permitirse esta mejora, MECO logró bajar su precio a ₡21.889 millones, quedando apenas por debajo del límite presupuestario y logrando así mantenerse en la contienda. El Consorcio Pedregal denunció que este proceso fue un “error de subsane” diseñado para favorecer a MECO, ya que sin esa oportunidad su oferta habría sido descalificada por excesiva.

Por otro lado, la empresa H Solís, que presentó la oferta más económica, fue descalificada por la CNE alegando que no cumplía con el requisito de capital de trabajo y por no acreditar experiencia específica en aeropuertos según el registro del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA). Pedregal también cuestionó los parámetros de experiencia, argumentando que los términos de referencia favorecían injustamente a MECO al exigir registros específicos que no todas las empresas poseían por la antigüedad de sus proyectos.



El conflicto escaló a nivel político el 12 de marzo de 2024, cuando el presidente Chaves anunció la destitución del ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador, y del director de Aviación Civil. Chaves justificó los despidos afirmando que existían indicios de que los términos de referencia fueron “diseñados para que ganara la empresa que terminó ganando”. Sin embargo, esta versión ha sido cuestionada, ya que los términos de referencia eran públicos desde octubre de 2023 y el propio mandatario había anunciado la solicitud de mejora de precios desde diciembre del mismo año.

Actualmente, el caso es objeto de investigación en la Asamblea Legislativa, donde comparecencias de funcionarios como Eduardo Mora, exasesor legal de la CNE, han confirmado que la decisión de valorar una mejora de precios se dio tras la solicitud del propio presidente. Mientras tanto, la Contraloría General de la República (CGR) rechazó los recursos de apelación de las empresas competidoras, argumentando que, al tratarse de un proceso de emergencia, no tenía competencia para conocer los reclamos de fondo, lo que dejó en firme la adjudicación a MECO.

En las últimas semanas también han surgido posiciones públicas que cuestionan la fortaleza de la acusación fiscal, particularmente a partir de certificaciones técnicas que respaldarían la necesidad de la intervención realizada sobre la pista y la razonabilidad de las obras ejecutadas.

Algunos sectores sostienen que ello podría debilitar la tesis de un perjuicio patrimonial directo al Estado, trasladando parte del debate hacia el ámbito de la legalidad administrativa y la interpretación jurídica del uso del decreto de emergencia.

No obstante, el Ministerio Público mantiene abierta la investigación sobre la legalidad del procedimiento seguido, especialmente respecto a la justificación de la urgencia, la trazabilidad de las decisiones administrativas y la eventual utilización de una declaratoria excepcional para eludir mecanismos ordinarios de control y fiscalización.

El caso “Pista Oscura” ha evolucionado desde una controversia sobre infraestructura aeroportuaria hacia una investigación de alta sensibilidad política e institucional que involucra a exministros, jefes de la Dirección General de Aviación Civil, funcionarios de la Comisión Nacional de Emergencias y eventuales responsabilidades en Casa Presidencial.

El elemento central por determinar consiste en establecer si la declaratoria de emergencia derivada de la tormenta Bonnie fue utilizada de manera legítima para



atender una situación sobrevenida o si, por el contrario, se instrumentalizó como mecanismo para evitar controles ordinarios y facilitar una contratación millonaria bajo condiciones excepcionales.

La resolución de este caso tendrá implicaciones relevantes no sólo en materia penal, sino también en el diseño de controles institucionales sobre contratación pública, uso de fondos de emergencia y responsabilidad política en la toma de decisiones de alto impacto presupuestario.

### **13. Ingeniería de Valor**

La ingeniería de valor es una metodología sistemática y organizada que busca optimizar el valor de un proyecto, producto o servicio mediante el análisis de sus funciones. Su objetivo principal es maximizar la relación entre la funcionalidad y el costo; es decir, busca cumplir con los requisitos necesarios de desempeño, calidad y seguridad al menor costo posible. En el ámbito de la infraestructura civil, se utiliza para identificar y eliminar costos innecesarios que no añaden valor real a la obra, proponiendo alternativas técnicas que mejoren la eficiencia sin sacrificar la vida útil ni la integridad del proyecto. No obstante, cuando se aplica incorrectamente o con fines de ahorro de costos a expensas de la calidad técnica, deja de ser una herramienta de optimización para convertirse en una degradación del diseño original.

La rehabilitación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en Liberia, valorada en aproximadamente 40 millones de dólares, se encuentra actualmente bajo investigación judicial, debido precisamente a la aplicación de una propuesta de ingeniería de valor por parte de la Constructora MECO S.A. Este mecanismo técnico, que la empresa defiende bajo el amparo del artículo 287 del Reglamento de la Ley General de Contratación Pública, se presentó inicialmente como una herramienta de optimización para corregir lo que la constructora denominó un "sobredimensionamiento técnico" en el diseño original elaborado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica (UIA). Según los argumentos de MECO, el diseño inicial incluía intervenciones innecesarias en las capas estructurales profundas, específicamente en la base y subbase de la pista, las cuales, según sus propios análisis y el respaldo de informes de expertos internacionales, se encontraban en condiciones adecuadas para soportar el tráfico aéreo previsto. La empresa alegó que su propuesta no solo mantenía la integridad estructural, sino que extendía la vida útil de la pista entre ocho y diez años, generando de paso un ahorro directo para el erario público superior a los 4.000 millones de colones.



Sin embargo, esta visión de eficiencia es radicalmente opuesta a la tesis que sostiene la Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción (FAPTA) y el Ministerio Público, instituciones que consideran que la ingeniería de valor fue la piedra angular de un plan diseñado para reducir los costos operativos de la constructora a expensas de la calidad final de la obra. Para las autoridades judiciales, lo que se ejecutó no fue una optimización, sino una degradación técnica que transformó una rehabilitación integral y profunda del pavimento en un recarpeteo superficial de escasa durabilidad. El punto más crítico de esta pérdida de calidad radica en la omisión de la sustitución de la base del pavimento, una acción que los manuales técnicos y los informes preliminares señalaban como indispensable para garantizar la estabilidad de la pista.

En este contexto técnico, cobra especial relevancia la participación del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos de Estructuras (LanammeUCR). Siendo el único ente en el país que cuenta con el equipo especializado necesario para realizar las pruebas de PCR (Pavement Condition Rating o evaluaciones de condición de pavimento), el Lanamme presentó un informe técnico detallado donde se evidenciaba que los resultados de dichas pruebas no eran óptimos. El informe señalaba deficiencias que contraponían la tesis de la constructora sobre la estabilidad de la base. No obstante, en lugar de ajustar la obra a estos hallazgos técnicos de rigor científico, la constructora MECO rechazó los resultados del Lanamme, desestimando las pruebas bajo el argumento de que su propia ingeniería de valor era superior y suficiente. Esta exclusión de los criterios técnicos del laboratorio nacional reforzó la posición de la Fiscalía sobre la existencia de una voluntad de ignorar advertencias de baja calidad con tal de mantener el esquema de ahorro propuesto.

Al no reemplazarse la base dañada y desoír los informes que indicaban que las condiciones no eran las ideales, el material nuevo colocado en la superficie carece de un soporte estructural sólido, lo que provocará que, en pocos años, las deficiencias internas se reflejen nuevamente en la superficie, obligando al Estado costarricense a realizar inversiones multimillonarias en reparaciones prematuras que anularán cualquier ahorro inicial reportado. Esta situación ha puesto bajo la lupa a una amplia red de involucrados que, desde distintas posiciones de poder y responsabilidad técnica, habrían facilitado o permitido este cambio de alcance. En el centro de la estructura se señala a la Constructora MECO S.A. como la entidad proponente y principal beneficiaria económica de la variación contractual. No obstante, la investigación judicial identifica a actores clave en la gestión pública que habrían impulsado este proceso: Mauricio Batalla, quien fungió como Director del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) y posteriormente como Ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT); Alejandro Picado, Presidente de la Comisión



Nacional de Emergencias (CNE); Marcos Castillo, Director General de Aviación Civil (DGAC); y Henry Villalobos, jefe de la unidad de fiscalización de obras de la CNE.

La Fiscalía sostiene que estos altos funcionarios orquestaron un esquema de presiones contra el grupo de profesionales de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica (UIA) de la Dirección General de Aviación Civil. Este grupo de ingenieros, responsables directos de la fiscalización técnica, rechazó en repetidas ocasiones la ingeniería de valor propuesta por MECO por considerar que ponía en riesgo la seguridad y la durabilidad de la inversión pública, apoyándose en parte en las dudas técnicas que surgieron de los informes de calidad. Sin embargo, según las pesquisas, fueron objeto de coacciones para que variaran su criterio técnico y aprobaran los cambios, ignorando incluso la evidencia técnica que sugería que los materiales y la base no estaban en condiciones óptimas. La presión no se limitó al personal interno, sino que alcanzó a consultores externos, incluyendo a un experto argentino cuya validación técnica fue buscada para legitimar el proceder de la constructora.

Los informes de fiscalización del Lanamme-UCR y de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica (UIA) de Aviación Civil, particularmente el EIC-Lanamme-INF-0935-2025 y actualizaciones de finales de 2025, exponen un deterioro prematuro severo en la pista del Aeropuerto Daniel Oduber tras una inversión de 40 millones de dólares. Esta situación se vincula directamente a la aplicación de una cuestionada "ingeniería de valor" propuesta por la empresa MECO y avalada bajo presiones administrativas, la cual modificó el diseño original para reducir el alcance de una rehabilitación estructural profunda a un recarpeteo superficial, ejecutando únicamente el 33% de las obras inicialmente previstas pese a que el costo solo se redujo en un 10%. Como consecuencia de esta intervención técnica disminuida, se presentaron defectos críticos posteriores que no corresponden a una obra nueva: deformaciones y hundimientos visuales e instrumentales en el umbral 07-25, deflexiones que superan los rangos de elasticidad permitidos (indicando debilidad en las capas inferiores) y fallas en la mezcla asfáltica como exudación y segregación de materiales que comprometen la fricción superficial. Adicionalmente, la deficiente nivelación ha provocado acumulaciones de agua severas que elevan el riesgo de hidroplaneo y atraen fauna silvestre (*bird strike*), obligando a las autoridades a concluir que la pista presenta un riesgo operacional inminente al no alcanzar el PCR (Pavement Classification Rating) ni los estándares de durabilidad de 8 años que fueron contratados originalmente.

#### **14. Hallazgos**

Con base en la información publicada por el Ministerio Público, el OIJ y diversos medios sobre el denominado caso "Pista Oscura" relacionado con la reparación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, los posibles delitos que



preliminarmente se investigan son principalmente tráfico de influencias, influencia contra la Hacienda Pública y malversación de fondos, sin perjuicio de que durante el proceso puedan surgir otras figuras penales conexas como incumplimiento de deberes, falsedad ideológica o eventual prevaricación administrativa. La Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción (FAPTA) indicó expresamente que la causa 24-000454-1218-PE investiga una presunta desviación de \$39,9 millones mediante el uso irregular de una declaratoria de emergencia que permitió simplificar trámites, evitar el refrendo previo de la Contraloría General de la República y adjudicar directamente las obras a la empresa Constructora MECO S.A.

El delito de tráfico de influencias se vincula con presuntas presiones ejercidas desde altas jerarquías políticas y administrativas para modificar criterios técnicos dentro de la Dirección General de Aviación Civil y la Comisión Nacional de Emergencias, particularmente para aprobar una denominada “ingeniería de valor” que reducía el alcance de la reparación integral originalmente prevista y favorecía económicamente a la contratista. Según la investigación, también habrían existido presiones para sustituir funcionarios técnicos que se oponían a dichos cambios, debilitando la independencia de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y permitiendo decisiones contrarias a los criterios especializados emitidos por los inspectores y fiscalizadores.

La figura de influencia contra la Hacienda Pública aparece por la eventual manipulación del procedimiento administrativo para generar una contratación más expedita y menos controlada, utilizando una justificación presuntamente falsa al atribuir los daños de la pista a la tormenta tropical Bonnie y a otras ondas tropicales de 2022, cuando —según la Fiscalía— los daños existían con anterioridad. Esto habría permitido incluir a Liberia dentro de la declaratoria de emergencia nacional, habilitando un régimen excepcional de contratación sin los controles ordinarios y con posible afectación patrimonial al Estado.



Respecto a la posible malversación de fondos, la Fiscalía sostiene que la reparación ejecutada habría consistido en un recarpeteo superficial y no en la reparación estructural integral inicialmente contratada, manteniéndose dañada la base de la pista y comprometiendo incluso la seguridad operacional. A pesar de la reducción sustancial de trabajos, el monto contractual apenas se habría reducido en aproximadamente \$4 millones, lo que genera sospechas sobre un uso ineficiente o desviado de recursos públicos y un eventual beneficio indebido para la empresa adjudicataria.

Adicionalmente, podrían analizarse eventuales responsabilidades por incumplimiento de deberes en funcionarios encargados de fiscalización y control que, conociendo irregularidades en la ejecución contractual, omitieron actuar o permitieron la continuación del proyecto sin exigir la corrección de incumplimientos. También podría valorarse la existencia de falsedad en actos administrativos si se comprobara que informes técnicos, justificaciones de emergencia o documentos de recepción de obra fueron alterados o emitidos sin correspondencia con la realidad material de la pista. Todo ello convierte este caso en una investigación de alta relevancia no solo por el monto económico involucrado, sino por el posible uso político del régimen de excepción para debilitar controles institucionales y favorecer intereses particulares sobre el interés público.

## **15. Recomendaciones**

A partir de la investigación desarrollada en la Asamblea Legislativa sobre las posibles irregularidades en la contratación de emergencia para la rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (Expediente N.º 24.232), así como de las comparecencias realizadas ante la Comisión de Infraestructura, se consolidó un patrón de hallazgos que apuntan a un uso cuestionable de la declaratoria de emergencia, debilitamiento de los controles técnicos y administrativos, y posibles presiones para favorecer una contratación expedita en beneficio de intereses particulares. Diputados de distintas fracciones señalaron que existieron “muchas anomalías”, incluyendo la presunta utilización de justificaciones falsas para incorporar la obra dentro del régimen excepcional de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), evitando controles ordinarios de contratación pública y el refrendo previo de la Contraloría General de la República. Incluso se denunció que “mintieron en unos documentos” para habilitar la contratación por emergencia, mientras otros legisladores calificaron el caso como una posible estructura de corrupción gestada desde altas esferas administrativas.



Asimismo, la Asamblea identificó cuestionamientos relevantes sobre la calidad de las pruebas técnicas realizadas en la pista, la modificación del alcance original de la obra mediante la denominada "ingeniería de valor", y la eventual sustitución de una reparación estructural integral por un recarpeteo superficial con una reducción mínima del costo contractual. Estas observaciones reforzaron la preocupación sobre una eventual afectación patrimonial al Estado y sobre la seguridad operacional del principal aeropuerto internacional de Guanacaste. Paralelamente, surgió una iniciativa legislativa para fortalecer la fiscalización técnica mediante la participación de LANAMME en obras aeroportuarias, precisamente como respuesta institucional a las deficiencias evidenciadas en este caso.

Recomendaciones derivadas de la investigación legislativa:

- 1. Prohibir el uso discrecional de declaratorias de emergencia para obras previsibles de mantenimiento:** Debe reformarse la normativa aplicable a la CNE y a la contratación administrativa para impedir que obras de mantenimiento ordinario, deterioro progresivo o fallas previamente conocidas sean incorporadas artificialmente dentro de un régimen de emergencia. La excepcionalidad no puede convertirse en un mecanismo para eludir controles legales.
- 2. Establecer refrendo obligatorio de la Contraloría en contrataciones de alto impacto económico bajo régimen excepcional:** Toda contratación superior a determinado umbral económico, aun cuando derive de una declaratoria de emergencia, debe contar con control previo reforzado por parte de la Contraloría General de la República cuando se trate de infraestructura crítica nacional.
- 3. Blindar la independencia técnica de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** Se debe crear un régimen de protección funcional para inspectores, ingenieros y fiscalizadores técnicos que impida presiones jerárquicas o políticas sobre sus criterios profesionales, incluyendo la obligación de dejar trazabilidad documental de toda observación técnica.
- 4. Incorporar fiscalización externa obligatoria de LANAMME u órgano técnico independiente:** Toda obra aeroportuaria estratégica debe contar con auditoría técnica externa e independiente durante diseño, ejecución, recepción y garantía postobra, evitando que la validación quede exclusivamente en manos de la administración contratante.
- 5. Crear responsabilidad patrimonial directa para funcionarios que alteren criterios técnicos o justificaciones de emergencia:** Cuando se demuestre dolo o culpa grave en la manipulación de informes técnicos, justificaciones



administrativas o procesos de contratación, debe activarse responsabilidad civil personal además de la eventual responsabilidad penal.

- 6. Fortalecer los mecanismos de denuncia protegida dentro de Aviación Civil y el MOPT:** Es indispensable establecer canales formales de denuncia con protección efectiva para funcionarios que reporten irregularidades, evitando represalias administrativas o desplazamientos internos por razones de control técnico.
- 7. Revisar integralmente la obra ejecutada mediante auditoría forense y peritaje estructural independiente:** Antes de cerrar responsabilidades políticas, debe realizarse una verificación técnica completa sobre la calidad real de la pista, el cumplimiento contractual y el eventual daño patrimonial al Estado, incluyendo determinación de sobrepuestos, omisiones y responsabilidades de la empresa contratista.
- 8. Remitir formalmente el informe legislativo al Ministerio Público, Contraloría y Procuraduría de la Ética Pública:** El informe final de la comisión debe convertirse en insumo probatorio institucional para fortalecer las investigaciones penales, administrativas y disciplinarias, evitando que el control político quede únicamente en el plano declarativo.
- 9. Aprobar el expediente legislativo N.º 24.981 para fortalecer la fiscalización técnica de la infraestructura aeroportuaria:** Resulta indispensable impulsar y aprobar el expediente legislativo N.º 24.981, presentado en la Asamblea Legislativa, mediante el cual se reforma la Ley General de Aviación Civil para otorgar al Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR) la competencia expresa de fiscalizar la infraestructura aeroportuaria nacional, tanto existente como futura. Esta iniciativa surge precisamente como respuesta institucional a las irregularidades evidenciadas en el caso del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, donde quedó demostrado que la ausencia de una fiscalización técnica externa, permanente e independiente permitió debilitar controles, relativizar advertencias técnicas y facilitar decisiones administrativas con posible afectación patrimonial al Estado. El proyecto fue presentado por el diputado Antonio Ortega Gutiérrez en mayo de 2025 y busca que Lanamme actúe en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), replicando en materia aeroportuaria el modelo de control técnico que ya ejerce exitosamente sobre la infraestructura vial del país.

El texto dictaminado por la Comisión Especial de Infraestructura, aprobado en abril de 2026, establece expresamente que LanammeUCR fiscalizará los

aeródromos y aeropuertos nacionales y particulares “con el fin de asegurar que los recursos públicos se utilicen de acuerdo con los más altos estándares de calidad”, e incorpora además un nuevo artículo 18 bis que le atribuye funciones como la evaluación continua de la infraestructura aeroportuaria en operación, la revisión de normas y especificaciones técnicas, el acompañamiento preventivo desde la etapa de diseño y la verificación del cumplimiento de estándares constructivos y operacionales. Esta reforma permitiría evitar que futuras obras estratégicas queden sujetas exclusivamente al control interno de la propia administración contratante, cerrando espacios para presiones políticas, discrecionalidad administrativa y eventuales actos de corrupción. La aprobación de este expediente no solo representa una respuesta concreta al caso Daniel Oduber, sino una reforma estructural para blindar la inversión pública aeroportuaria en Costa Rica.

**Dado en el área de Comisiones Legislativas, a los 27 días del mes de abril del dos mil veintiséis.**

