

5246

Señor
Ministro de Defensa Nacional
Dr. D.DANIEL HUGO MARTINS
Presente.

Ref.: Licitación Pública Nº4/91.
Remodelación, ampliación y explotación parcial de los servicios del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A.Curbelo (Laguna del Sauce) en régimen de concesión de obra pública.

De nuestra mayor consideración:

Nos es grato dar cumplimiento a la invitación que se nos formulara el 4 de octubre de 1993 en sentido de que ofrezcamos, si lo consideráramos posible, mejoras sobre nuestra oferta oportunamente presentada.

En virtud de la apertura de esta nueva faz en el procedimiento y de las actuaciones de que se nos diera formal noticia el pasado 19 de octubre, debemos, necesariamente, efectuar algunas consideraciones previas que explican acerca del marco y el alcance de esta presentación.

I

CUESTIONES PREVIAS

1.- La oferta del «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES»

Handwritten mark resembling a stylized 'A' or '4'.

Handwritten number '4'.

ha demostrado ser, claramente, superior a las restantes presentadas en esta licitación, siendo así en aspectos que van desde nuestra propia integración, solvencia y experiencia, pasando por los estrictamente técnicos hasta los relativos al monto y cronograma de la inversión comprometida.

2.- La «Comisión Asesora de Adjudicaciones» así lo ha entendido invariablemente en sus fundados dictámenes, anterior y posterior a la vista legal.

Del mismo modo se pronuncia el enjundioso informe, de 27 de setiembre de 1993, del Señor Subsecretario de Defensa Nacional Profesor D. Rodolfo González Rissotto en el que se realiza un profundo estudio de todo el procedimiento.

3.- Dicho dictamen concluye expresando:

«4º) Procediendo a juzgar las ofertas preseleccionadas con atención especial "a la naturaleza y entidad de las obras cuya ejecución se ofrece, a la calidad de los servicios y al plazo de la concesión", teniendo presente las observaciones formuladas por los oferentes al dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones y haciendo lugar a algunas de ellas, considero que la oferta más conveniente para los intereses del Estado y las necesidades del servicio es la de "CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES"».

«5º) Atento a las consideraciones formuladas por el Tribunal de Cuentas, la Administración podría realizar negociaciones con las empresas pre-

5847

calificadas "a fin de obtener mejores condiciones, técnicas, de calidad o precio".

4.- En muchos de los items calificados, nuestra oferta obtuvo puntuaciones máximas y en el balance numérico final -según luce en el informe del señor Subsecretario- se tiene que la misma ha obtenido 291 puntos frente a 213 de la de «BENISOL S.A.», lo cual significa una diferencia de 37% en favor de la propuesta del Consorcio.

Por su parte el referido informe expresa que la calificación que debe otorgarse a nuestra oferta debe ser aún mayor que la ya dada por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, con lo cual no parece osado conjeturar que la diferencia de puntaje es superior al 40% en favor de la oferta del Consorcio.

5.- El Señor Ministro de Defensa Nacional dictó resolución el 29 de setiembre citando a los representantes de nuestro CONSORCIO y de «BENISOL S.A.» para entablar negociaciones reservadas y paralelas a fin de obtener mejores condiciones.

6.- Reafirmamos, junto a todas las resultancias de obrados sin excepción, que la oferta de «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» es, claramente, superior a la de «BENISOL S.A.».

Expresamos, en consecuencia, que la presente etapa a la que hemos sido convocados, de manera alguna enerva esas notorias diferencias.

Y que la misma puede únicamente destinarse a obtener mejoras de lo anteriormente ofrecido y no una modificación de

A

131

ello.

II

ASPECTOS ECOLOGICOS

7.- Si bien esta temática ha sido debidamente evaluada, tanto por la Comisión Asesora de Adjudicaciones como por el Señor Subsecretario y es, además, ajena a la faz que se ha abierto del procedimiento, debemos efectuar alguna referencia teniendo en cuenta lo expresado por la Dirección Nacional de Medio Ambiente del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y por dos Asesores de la misma.

8.- Llama poderosamente la atención que en la intervención de ese organismo no se encuentre ni un solo elemento técnico, tal como hubiese correspondido, limitándose los informes a vagas consideraciones sobre ambas ofertas, muchas veces al margen de sus mismas competencias.

Llama, asimismo, poderosamente la atención, la total falta de referencia a marcos legales y a las específicas normas de protección ambiental en aeropuertos, los cuales fueron debidamente considerados en su oportunidad por el «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» y, obviamente, por las dependencias del Ministerio de Defensa Nacional intervinientes en este llamado a licitación.

9.- Manifestamos, pues, nuestra más absoluta discrepancia con la infundada afirmación de que no efectuamos evaluación alguna de este aspecto a la hora de preparar nuestro proyecto.

La no presentación de informe específico junto con la oferta se debió a que ello no era exigido por los pliegos del llamado. (Tampoco «BENISOL S.A.» incluyó en su propuesta evaluación alguna de este tipo).

10.- «PAXPORT MANAGEMENT INC.» -parte en nuestro Consorcio- es una empresa con reconocida trayectoria internacional en la realización de proyectos y operación de aeropuertos de la naturaleza del que trata esta licitación.

Integra el Grupo "NORR", también conformado por "HBT Agra Limited" - "Engineering & Environmental Services".

«PAXPORT MANAGEMENT INC.» ha trabajado "in situ" en el aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo, previo a la elaboración de la oferta, relevando todos los datos necesarios para ello.

Hemos sido los únicos oferentes en realizar tal esencial labor.

Los aspectos de seguridad (primer aspecto ambiental) y ecológicos, se encuentran contemplados en la oferta de un modo total, a diferencia de lo que sucede con la de «BENISOL S.A.».

11.- Parece insólito que se hable de riesgos por sobrevuelo de la Laguna del Sauce, cuando en cincuenta años de operación del aeropuerto, con un sobrevuelo a mucho menor altura que el que se producirá con nuestra pista, nada está sucediendo en la calidad del agua, ni nada ha sucedido por esa razón.

Decenas de aeropuertos internacionales, al borde de espejos de agua, son otra ilevantable demostración de la falta

de razón de esa observación carente, además, de todo asidero técnico.

12.- El Ministerio de Defensa Nacional, a través de su organismo nacional especializado y competente en la materia -la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica- al actuar en lo atinente a la remodelación del aeropuerto de Laguna del Sauce, ha tenido especial preocupación al considerar el impacto ambiental de la obra y su operación.

Teniendo en cuenta el Anexo 14 de la O.A.C.I., que obliga a que en todo Plan General de un aeropuerto se deba considerar entre otras cosas:

a) Evaluación de las instalaciones que necesita el aeropuerto;

b) Determinación de la utilización del terreno circundante;

c) Determinación de las repercusiones que la construcción y explotación del aeropuerto tendrán en el medio ambiente; y:

d) Determinación de las necesidades del aeropuerto en materia de vías de acceso.

13.- La Comisión Asesora de Adjudicaciones ha considerado todos esos aspectos y el informe del señor Subsecretario de Defensa Nacional muestra tajantemente la falta de fundamentos de los informes de DI.NA.MA.

14.- Nuestra propuesta también los contempla acabadamente.

La solución presentada incrementa, aún más, la seguridad y eficacia de un aeropuerto que, por cincuenta años,

ha ya funcionado segura y eficazmente; disminuye los efectos sonoros de las operaciones; protege el espejo de agua de la laguna al sobrevolarla a mayor altura; y no daña ni destruye hábitat alguno, ya que las obras de ingeniería se realizarán exclusivamente dentro de la actual zona de protección del aeropuerto, área en la que ya no debe existir mayor vida animal, de acuerdo con lo que dispone el Decreto 457/984 (Zona de protección de aeródromos).

Nuestro proyecto de drenajes evita la erosión de los terrenos, los desequilibrios hidrológicos y/o las variaciones del manto freático. Tampoco modifica el entorno, desde el punto de vista paisajístico, al preverse que no se alteren los cursos de agua, bosques o el relieve de la zona.

15.- Siendo los efluentes líquidos de un aeropuerto, motivo de especial preocupación, en la oferta se previó expresamente, la construcción de una planta de tratamiento para el cumplimiento de la normativa vigente al momento de su presentación.

Según lo que dispone el Decreto 253/979, del 9 de mayo de 1979 y sus modificativos, sobre la prevención de la contaminación ambiental mediante el control de las aguas, se solicitará la correspondiente autorización de tratamiento y desagüe de la Dirección Nacional de Medio Ambiente del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

16.- La oferta, por su concepción y soluciones, no implica la pérdida, modificación o afectación de recurso natural

4

alguno.

La orientación propuesta para la pista 07-25 es, desde el punto de vista aeronáutico, la más adecuada según las condiciones de viento predominantes y cumple con el Anexo 14 de la O.A.C.I. en cuanto a las limitaciones de obstáculos, permitiendo que la misma sea prolongada en etapas futuras, para facilitar la operación de las aeronaves de mayor porte, según las necesidades del desarrollo turístico de la zona.

Desde el punto de vista ambiental, la orientación de esta pista no afecta en modo alguno el Arboretum Lussich, respetándose las 192 hectáreas que comprenden su superficie total actual. Pero, además, no resulta necesario ningún tipo de corrección o balizamiento en el total de su configuración y emplazamiento, según lo que disponen normas nacionales e internacionales en la materia.

17.- Por su ubicación permite que las aeronaves sobrevuelen el espejo de agua de la Laguna del Sauce a una mayor altura que con la pista actual (18-36); gracias a que la cabecera no está ubicada al borde de la misma, sino aproximadamente a 1.500 metros, y a que presenta una longitud mayor a la hoy existente.

Aplicando elementales conocimientos aeronáuticos, es posible comprender que, con esta obra, se eliminan totalmente los vuelos rasantes sobre el espejo de agua, ya que se asegura que, luego de un despegue o al realizar el aterrizaje, el avión supere los 300 metros de altura al llegar al borde de la Laguna.

Todo ello, permitirá que el organismo competente en la materia regule la circulación y tráfico de aeronaves, acortando el tiempo de sobrevuelo de la Laguna a lo mínimo compatible con la seguridad; reducción que se estima que será posible que alcance el 50% de la trayectoria total de margen a margen.

18.- Previsto de tal manera, el sobrevuelo del espejo de agua, no causa efectos relevantes:

a) Con referencia a los gases de escape de los aviones, compuestos básicamente de NO2, CO, CO2, varios hidrocarburos y partículas insignificantes, determina que cualquier flujo de nitrógeno u óxidos de carbono en el agua de la laguna sea muy pequeño y espaciado, en razón del número de operaciones aéreas que se llevarán a cabo diariamente.

Gases como el NO2, al aproximarse al agua, si es que llegan a hacer contacto, se transformarán en nitritos y aportarán nutrientes en muy despreciable proporción, si se le compara con los que aportan las áreas agrícolas y urbanizadas de la zona, mediante la lixiviación de plaguicidas y fertilizantes o los vertimientos de aguas servidas.

Cualquier flujo de CO o de CO2 transmitidos desde la atmósfera al agua, contribuirán marginalmente al crecimiento de plantas en la laguna o no tendrán ningún efecto. Los hidrocarburos, por su naturaleza orgánica, eventualmente terminarán igualmente como nutrientes.

En resumen, los gases de escape de los aviones no producirán impacto que pueda derivar en modificación alguna en

la calidad de las aguas.

19.- Con relación al ruido de las turbinas, éste será reflejado desde la superficie del agua hacia la atmósfera y no producirá impacto sobre la vida acuática.

El único impacto potencial sonoro sobre organismos asociados a la Laguna del Sauce, quedará limitado a probables reacciones de algunas aves en el momento de recibir esporádicamente el ruido de los motores. Ello, sin embargo, no perjudicará sus condiciones actuales de vida, sino que se verán mejoradas, por cuanto ya no serán necesarios los vuelos rasantes ni la utilización por los aviones de la máxima potencia de sus motores.

Adviértase que, al respecto, ni la OSE ni los organismos competentes en cuestiones ambientales, han formulado objeciones relacionadas con impacto de esta clase.

20.- Debe tenerse en cuenta sobre lo expuesto en los numerales anteriores, que de acuerdo con lo que establece el Anexo 16 de O.A.C.I. (Protección del medio ambiente, Volumen I "Ruido de las aeronaves" y Volumen II "Emisiones de los motores de las aeronaves") y normas nacionales, toda aeronave debe contar con un certificado de validez internacional, incluyéndose entre los elementos que se tienen en cuenta para su homologación, el ruido y las emisiones de escapes. En mérito a ello, la autoridad aeronáutica puede llegar a prohibir la operación de aparatos que superen las unidades de referencia universal sobre ruidos y escapes, aun solamente para determinados aeropuertos.

Cabe señalar que el Aeropuerto Internacional de Carrasco tiene un número mucho más importante de operaciones diarias (promedialmente: 20 aterrizajes y despegues por día), en tanto en la prolongación de su pista más utilizada, se sobrevuela una importante zona totalmente urbanizada de la capital. Ello, no ha registrado fenómenos significativos, respecto de los habitantes, ni con relación a la flora y a la fauna circundante.

Adviértase, finalmente, que importantes aeropuertos internacionales se encuentran ubicados en lugares inmediatos a lagos o lagunas, utilizadas aun como fuentes de toma de agua de importantes centros urbanos. Son los casos del Aeropuerto de Ginebra y del Toronto Island Airport, sujetos a regulaciones ambientales tan estrictas como las de Suiza y Canadá, respectivamente.

21.- Resta por analizar, el supuesto caso de un muy poco probable accidente, que provoque la caída de un avión dentro de la laguna, durante la operación de descolaje o de aterrizaje.

Si nos remitimos a las experiencias de los aeropuertos de Carrasco y de Laguna del Sauce, ninguna aeronave comercial tuvo accidentes durante tales operaciones, como tampoco en las fases de ascenso y aproximación. Especialmente debe considerarse que ambos aeropuertos son similares en cuanto al entorno de sus circuitos de tránsito y condiciones climáticas, así como a las ayudas necesarias para las aproximaciones mediante instrumental, ya que Carrasco posee del tipo ILS, las que también serán implementadas en el de Laguna

del Sauce, de acuerdo con nuestra oferta.

Se debe destacar, que el tiempo máximo de sobrevuelo del espejo de agua de la laguna por un avión comercial en las fases señaladas, utilizando la futura pista 07-25, será siempre inferior a 30 segundos; el cual aun puede ser reducido, en función del diseño de tráfico que se establezca.

En conclusión, las probabilidades de un accidente sobre la laguna, en las fases operativas consideradas, son prácticamente nulas.

22.- Para el improbable caso de que ocurriera un accidente en el que se viera involucrada la Laguna del Sauce, se debe considerar lo siguiente:

a) Los tanques de combustible de los aviones son herméticos y, a su vez, éstos poseen compartimientos estancos; por lo que, en primera instancia, el combustible podría quedar en el interior del aparato, sin que se produzcan fugas totales o, ni aún, parciales. De ser así, el combustible puede ser extraído mediante métodos mecánicos simples, utilizando mangueras y bombas adecuadas.

b) De producirse un derrame, los combustibles y aceites de aviación son muy livianos, por lo que inmediatamente se concentrarían en la superficie, evaporándose muy rápidamente, causando en el medio acuático ningún o un muy mínimo impacto.

c) Si el accidente involucrara además un incendio, la eliminación del combustible sería inmediata por la acción del fuego.

d) El combustible remanente que pudiera quedar en la superficie, tampoco implicaría un peligro para la calidad del agua, ya que OSE toma la misma para su potabilización, por debajo de la superficie. Para evitar el efecto sobre las márgenes de la Laguna, pueden utilizarse los dispersantes o aglutinantes clásicos, en colaboración con elementos mecánicos y de contención, de forma de diluirlos y evitar su expansión sobre el espejo de agua. Existe adecuada experiencia sobre su utilización en el Uruguay y tecnología disponible para una inmediata neutralización, aun muy cerca de la zona, dada la presencia de ANCAP en la operativa de la boya petrolera de José Ignacio.

e) Finalmente, se debe dimensionar adecuadamente el problema. La superficie de la laguna es de 4.250 hectáreas, con un promedio de 3 metros de profundidad, lo que representa 127.500:000.000 de litros de agua; en tanto el hipotético avión accidentado tendría en ese momento en sus tanques, unos 20.000 litros de combustible. La proporción, en consecuencia, será de un litro de combustible cada 6:000.000 de litros de agua. Esto es: nada.

23.- En contraposición, el proyecto del oferente «BENISOL S.A.», presenta algunos aspectos claramente negativos; de los que, entre otros, es posible destacar:

a) El trazado de la pista propuesta (09-27), condenaría al Aeropuerto de Laguna del Sauce a ser un aeropuerto carente de la posibilidad de aterrizajes por instrumentos de precisión, en razón de los obstáculos

existentes en su entorno. Esto es: altamente inseguro.

b) Asimismo, determina sin solución posible dentro de los términos de la licitación, que dicha pista no pueda tener un desarrollo acorde con el que en el futuro se puede esperar en la zona.

c) Según lo expresado en la propia oferta, el despegue de la cabecera 09, tiene serios problemas con obstáculos circundantes (árboles y casas ubicadas sobre la sierra de La Ballena) y resultaría necesario eliminar hasta 50 hectáreas del Arboretum Lussich; un recurso natural, paisajístico y de investigación único en el país. Inmodificable por otra parte, según las normas vigentes que lo tutelan.

d) Dicha oferta tampoco se adecua a condicionantes existentes, ya que prevé la necesidad de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas modifique el trazado actual de la Ruta 93.

e, Finalmente, se prevé que en las áreas norte y oeste del aeropuerto, se cree una reserva de fauna y flora, con estación de recría, zoológico abierto, fauna en libertad, etc. Ello es incompatible y violatorio de la normativa aeronáutica vigente (Código Aeronáutico, Anexo 14 de O.A.C.I., Decreto 457/984, etc.), por constituir un serio riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas; no tiene, además, ni relevancia ambiental ni justificación natural.

f) La posibilidad de accidentes es muy grande y las consecuencias de un siniestro (no consideradas para «BENISOL S.A.») serían muy graves al afectar lugares densamente poblados

o áreas forestadas.

24.- La oferta de «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» es inobjetable desde la perspectiva aeronáutico-ambiental y responde a evaluaciones que la propia práctica del aeropuerto de Laguna del Sauce -y de muchos otros aeropuertos internacionales- confirman inequívocamente.

La seguridad que ofrece, por diseño y equipamiento, son la primera garantía a considerar en tal sentido.

25.- Difiere radicalmente de todo ello la propuesta de «BENISOL S.A.», cuyos impactos inmediatos sobre el entorno (afectación del Arboretum Lussich) y riesgos que determina, son sin dudas de gravedad extrema.

26.- Contamos, a través de «PAXPORT MANAGEMENT INC.» y de «SEBASTIAN MARONESE E HIJOS S.A.», con una calificada experiencia en la materia y con técnicos del más alto nivel para el tratamiento interdisciplinario de cuestiones ecológicas especialmente referidas a aeropuertos.

Pese a ello, nos proponemos incorporar a nuestro staff de asesores, expertos nacionales del más alto nivel a efectos de que colaboren activamente con los primeros en todo el seguimiento del desarrollo del proyecto.

III

DERECIMIENTOS

27.- La oferta presentada por «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» fue elaborada de modo que se propusiera al

Estado uruguayo un proyecto que en sus más variados aspectos (aeronáuticos, ingeniería, arquitectura, etc.) ostentara el máximo nivel.

Esto hace que la misma ni requiera ni admita mejoras de significación en sus aspectos técnicos y consiguientemente en su inversión. Las que, por otra parte, no serían de recibo en la actual etapa del procedimiento.

En efecto, si nuestra oferta -o cualquier otra- admitiese variadas y sustantivas alteraciones sería porque simplemente no ostentaba, previamente, niveles de calidad tales que la hicieran, desde el inicio, merecedora de altas calificaciones.

28.- Lo expresado anteriormente explica que los ofrecimientos que en esta oportunidad elevamos refieran a extremos incluidos en la oferta y que han sido objeto de especial mención o atención en alguna etapa del trámite.

Señalamos que estos ofrecimientos han sido ponderados de tal modo que no afectan sustancialmente la ecuación económico financiera y viabilidad de nuestra oferta.

A

Plazo

29.- «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» ofrece reducir el plazo de la concesión a veinte (20) años -incluido el tiempo de ejecución de las obras- contados desde el día siguiente al de la notificación de la resolución de

5854

adjudicación.

Este ofrecimiento va acompañado de la supresión del pago del canon propuesto en los numerales 2) y 3) de nuestra carta de oferta de un 5% (cinco por ciento) y un 10% (diez por ciento), a partir del decimoquinto y vigésimo años de concesión, respectivamente, tanto sobre la recaudación bruta de los servicios aeroportuarios percibidos por el consorcio (tasas de aterrizaje, de estacionamiento de aeronaves y de embarque y de servicios de rampa y de ómnibus internos), como sobre el precio del arrendamiento o canon percibidos por el consorcio por los servicios comerciales y al pasajero detallados en el punto 4, acápite 4.1 de la oferta.

Este ofrecimiento mantiene lo propuesto en el numeral 4) de la carta de oferta, esto es, el pago al Estado, a partir del momento en que los servicios que allí se dicen se implementen, del 10% (diez por ciento) del precio de arrendamiento o canon percibidos por el Consorcio en virtud de los mismos.

Tales servicios son:

- a) terminal de carga,
- b) terminal de zona franca,
- c) servicio de catering,
- d) servicio de carga de combustible,
- e) servicio de hangar,
- f) taller de mantenimiento,
- g) hotel o apart hotel.

30.- Importa señalar que el canon que por este ofrecimiento se deja sin efecto ha sido calificado por el señor

Subsecretario de Defensa Nacional y por «Benisol S.A.» como un elemento no puntuable.

31.- Teniendo en cuenta la reducción del plazo propuesta, «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» expresa que mantiene su compromiso de efectuar todas las inversiones previstas hasta el vigésimo año, inclusive, en la oferta original, sin perjuicio del incremento del monto de inversión que se consigna en el sub-capítulo «B-Aeroestación» (numeral 33).

32.- Reafirmamos nuestro ofrecimiento originario de que al término de la concesión el aeropuerto será reintegrado al Estado en óptimas condiciones, realizando las inversiones que fueren menester.

B

Aeroestación

33.- En mérito a las consideraciones realizadas sobre nuestra aeroestación por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, el Arq. Carlos A. Ott y su profesional asociada Arq. Marta Arjona han proyectado un mejoramiento arquitectónico que recae sobre espacios y servicios a prestarse, el cual conlleva una ampliación de aproximadamente 450m² (cuatrocientos cincuenta metros cuadrados) y la inversión consiguiente es del entorno de los U\$S 450.000,00 (cuatrocientos cincuenta mil dólares estadounidenses).

33.- El mejoramiento antedicho consiste en:

- a) ampliación locativa en el área de salidas con una

mayor superficie del hall y locales para siete compañías en lugar de cinco, con utilización de mostrador de tipo corrido, que permite cómodamente diez despachos simultáneos.

b) ampliación del corredor de circulación de pasajeros, llevando el ancho útil de cinco metros a ocho metros.

c) redistribución del área de llegadas, agregando una sala de prensa y telecomunicaciones.

d) ampliación del hall de llegadas, obteniendo mayor área de uso para público; y

e) ampliación del área de lockers y equipajes y de algunos servicios comerciales.

35.- Ofrecemos el mejoramiento de la aeroestación antedicho, señalando que en nuestra propuesta ya expresábamos el compromiso, que mantenemos, de realizar todas aquellas otras correcciones que fuesen menester en beneficio de la prestación de los servicios.

IV

CONSIDERACIONES FINALES

36.- De la evaluación efectuada a través de un procedimiento inobjetable surge que la oferta de «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» se diferencia claramente de la de «BENISOL S.A.» y de las presentadas por los restantes oferentes.

En todos sus aspectos denota un elevado nivel que satisface plenamente los objetivos del Estado y el interés general comprometido.

A fin de no ser reiterativos acerca de extremos que se hallan ampliamente tratados en este voluminoso expediente, nos limitamos a relevar que hemos propuesto un verdadero nuevo aeropuerto internacional (no limitándonos a cumplir con requisitos mínimos), dotado de los más modernos elementos técnicos y de una pista principal apta para aviones de cabina ensanchada y que, por su ubicación, no solamente cumple con las mayores exigencias en cuanto a seguridad, sino que, además, permite una futura significativa extensión.

La integración del consorcio demuestra, asimismo, una idoneidad técnica y una capacidad patrimonial incomparables con las de la otra oferta precalificada, que aseguran el cabal cumplimiento del objeto de la licitación.

37.- Reiteramos que cumpliremos en un todo con las normas legales que regulan la materia, entre las cuales citamos:

- * Anexo 14 de O.A.C.I., Aeródromos.
- * Anexo 16 de O.A.C.I., Protección del Medio Ambiente.
- * Documentos 9157-AN/901 (Proyectos de Aeródromos).
9184-AN/902 (Planificación de Aeropuertos).
9137-AN/898 (Servicios de Aeropuertos).
- * Código Aeronáutico.
- * Decreto 457/84 del 23 de octubre de 1984.
- * A.I.P. - Uruguay y demás disposiciones nacionales.
- * Manual de I.A.T.A. sobre Servicios de Asistencia en Tierra a las Aeronaves (Airport Handling Manual), en especial su Anexo AHM 812 en lo aplicable.

Es, pues, con el espíritu de que este procedimiento se desarrolle sin tropiezos y con la celeridad que la cuestión requiere, que accedemos a la invitación que se nos formulara por el Señor Ministro de Defensa Nacional, sin perjuicio de lo cual expresamos nuevamente, con los debidos respetos, que ya con anterioridad a esta etapa, y de acuerdo con las unánimes calificaciones que obran en el expediente y con el propio proyecto de resolución elevado por el Ministerio de Defensa al Tribunal de Cuentas, la oferta de «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES» era -y sigue siendo- merecedora de la adjudicación por un margen general de tal magnitud (y por una específica superioridad además en aspectos esenciales e inmodificables) que no puede, ya en esta limitada instancia, ser igualada por aquella otra, notoria y definitivamente inferior.

En virtud de lo expuesto, solicitamos al Señor Ministro de Defensa Nacional se sirva tener por efectuada esta presentación

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para saludar al Señor Ministro con nuestra más distinguida consideración.

Por: «CONSORCIO AEROPUERTOS INTERNACIONALES»

Paul Arrighi
 Dr. PAUL F. ARRIGHI

Montevideo, octubre 13 de 1993.-

Señor Ministro:

Se solicita Ud. complementa mi informe anterior con el resultado de las negociaciones reservadas y paralelas realizadas con las firmas pre-calificadas en esta Licitación Pública No 4/991.

1/ Mejoras a la oferta presentada por las empresas consorciadas en "Consortio Aeropuertos Internacionales": Las mejores que ofrecen son las siguientes:

a) Reducen en 5 años el plazo de 25 solicitado originariamente para explotar parcialmente el Aeropuerto.

b) Suprimen el pago del canon del 5% a partir del 15o. año y el 10% a partir del 20o. año sobre la recaudación bruta de los servicios aeroportuarios y del arrendamiento de los servicios comerciales o al pasajero.

c) Mantienen el pago del 10% del precio del arrendamiento o canon que perciba por el Consorcio, desde el momento en que se implanten, de los siguientes servicios: terminal de carga y zona franca, servicio de catering, de carga de combustible, de hangar, taller de mantenimiento y hotel o apart-hotel.

d) Mejoran el proyecto arquitectónico de la Aeroestación ofreciendo la construcción de 450 mts² más ampliando el área de llegadas y salidas, lockers y equipajes, algunos servicios comerciales y el corredor de circulación de pasajeros y el número de locales para las compañías de aviación, sala de prensa y telecomunicaciones. Esta mejora del proyecto original importa una mayor inversión de US\$ 450.000.

e) Reiteran el compromiso de ajustarse a las normas nacionales e internacionales de protección del medio ambiente especialmente los anexos 14 y 16 de la OACI, así como reintegrar el Aeropuerto al término de la concesión en óptimas condiciones, realizando las inversiones que fuere menester.

0262709

5844

II) Mejoras a la oferta presentada por BENINSOL S.A. Las mejoras que ofrece son las siguientes: a) Reduce el plazo original de 15 a 14 años, la reducción, según sus cálculos, significa un beneficio para el Estado de U\$S 5.000.000.

b) Anticipa el cronograma de las inversiones ofrecidas en su oferta original de modo que inmediatamente realiza el reencarpetamiento de la pista 18-36; y en el tercer año construye la pista 09-27 y se implantan las ayudas a la navegación, el equipamiento en la torre control y oficina de operaciones.

c) Ofrece nuevas inversiones no contenidas en su oferta original el equipo ILS II por U\$S 1.000.000, equipos para ayuda al vuelo siniestrado por valor de U\$S 150.000 y el alquiler o compra de activos del Aeropuerto por U\$S 500.000, ayudas a la navegación (equipos NDB, VOR y DME) estimadas en U\$S 630.000; un sistema de comunicaciones VHF/FM y nuevos equipos para la torre de control por valor aproximado U\$S 250.000; un sistema integrado de plan de vuelo e información meteorológica, con acceso directo del usuario, valor aproximado de U\$S 110.000.

d) Solicita se considere como inversión U\$S 1.200.000 para reencarpetado de pistas que fue exhibida en la oferta original como gastos operativos.

e) Se compromete incrementar su aporte de capital propio en U\$S 5.000.000.

f) Se compromete a no tocar ningún árbol ni del Arboetum Lusich, ni del predio del Banco del Seguros del Estado y a no cerrar el Aeropuerto para la construcción de las obras.-

g) Agrega la utilización de dos autobuses entre el 15/12 y el 15/3 y cuando el tráfico lo haga necesario; sustituye las baldosas de cemento blanco del exterior de la Aeroestación por baldosas blancas graníticas y adquiere cuatro escaleras para el descenso de los pasajeros, un equipo para discapacitados y un equipo barométrico.

0262708

586

Montevideo, octubre 13 de 1993.-

Señor Ministro:

Me solicita Ud. complemento mi informe anterior con el resultado de las negociaciones reservadas y paralelas realizadas con las firmas precalificadas en esta Licitación Pública No 4/991.

1) Mejoras a la oferta presentada por las empresas consorciadas en "Consortio Aeropuertos Internacionales": Las mejores que ofrecen son las siguientes:

a) Reducen en 5 años el plazo de 25 solicitado originariamente para explotar parcialmente el Aeropuerto.

b) Suprimen el pago del canon del 5% a partir del 15o. año y el 10% a partir del 20o. año sobre la recaudación bruta de los servicios aeroportuarios y del arrendamiento de los servicios comerciales o al pasajero.

c) Mantienen el pago del 10% del precio del arrendamiento o canon que perciba por el Consorcio, desde el momento en que se implanten, de los siguientes servicios: terminal de carga y zona franca, servicio de catering, de carga de combustible, de hangar, taller de mantenimiento y hotel o apart-hotel.

d) Mejoran el proyecto arquitectónico de la Aeroestación ofreciendo la construcción de 450 mts² más ampliando el área de llegadas y salidas, lockers y equipajes, algunos servicios comerciales y el corredor de circulación de pasajeros y el número de locales para las compañías de aviación, sala de prensa y telecomunicaciones. Esta mejora del proyecto original importa una mayor inversión de U\$S 450.000.

e) Reiteran el compromiso de ajustarse a las normas nacionales e internacionales de protección del medio ambiente especialmente los anexos 14 y 16 de la OACI, así como reintegrar el Aeropuerto al término de la concesión en óptimas condiciones, realizando las inversiones que fuere menester.

0262709

584*

17) Mejoras a la oferta presentada por BENINSOL S.A. Las mejoras que ofrece son las siguientes: a) Reduce el plazo original de 15 a 14 años, la reducción, según sus cálculos, significa un beneficio para el Estado de U\$S 5.000.000.

b) Anticipa el cronograma de las inversiones ofrecidas en su oferta original de modo que inmediatamente realiza el reencarpetamiento de la pista 18-36; y en el tercer año construye la pista 09-27 y se implantan las ayudas a la navegación, el equipamiento en la torre control y oficina de operaciones.

c) Ofrece nuevas inversiones no contenidas en su oferta original el equipo ILS II por U\$S 1.000.000, equipos para ayuda al vuelo siniestrado por valor de U\$S 150.000 y el alquiler o compra de activos del Aeropuerto por U\$S 500.000, ayudas a la navegación (equipos NDB, VOR y DME) estimadas en U\$S 600.000; un sistema de comunicaciones VHF/FM y nuevos equipos para la torre de control por valor aproximado U\$S 250.000; un sistema integrado de plan de vuelo e información meteorológica, con acceso directo del usuario, valor aproximado de U\$S 110.000.

d) Solicita se considere como inversión U\$S 1.200.000 para reencarpetado de pistas que fue exhibida en la oferta original como gastos operativos.

e) Se compromete incrementar su aporte de capital propio en U\$S 5.000.000.

f) Se compromete a no tocar ningún árbol ni del Arboletum Lusich, ni del predio del Banco del Seguros del Estado y a no cerrar el Aeropuerto para la construcción de las obras.

g) Agrega la utilización de dos autobuses entre el 15/12 y el 15/3 y cuando el tráfico lo haga necesario; sustituya las baldosas de cemento blanco del exterior de la Aeroestación por baldosas blancas graníticas y adquiere cuatro escaleras para el descenso de los pasajeros, un equipo para discapacitados y un equipo barométrico.

0262710

5848

Consideramos que no corresponde aceptar las nuevas inversiones de contenidos en su oferta original por cuanto significa incorporar nuevos ítems, modificando la estructura de la misma; al considerar como inversión el reencarpetao de las pistas que fue ofrecida como gastos operativos en la oferta original.

(II) Comparación financiera de las dos mejoras ofrecidas

A los efectos de la comparación de ambas mejoras se considerarán como si fueran pertinentes las nuevas inversiones y el reencarpetao de las pistas que Benisol estima en U\$S 3.640.000.

a) La mejora de oferta de CAI, calculando que cada año de explotación directa por el Estado significa un beneficio de U\$S 5.000.000 según expresa Benisol S.A., al reducir cinco años en el plazo de la concesión, significa U\$S 25.000.000. Pero como deja sin efecto el canon que la propia CAI estimó en U\$S 7.500.000, la mejora se reduce a \$17.500.000. A la misma cabe adicionar U\$S 450.000 por la construcción de 450 mts² más en el edificio de la Aeroestación, por lo que la mejora de oferta de CAI importa un beneficio para el Estado de \$17.950.000. A ello debe sustraerse U\$S 1.790.000 de inversiones ofrecidas por CAI para realizar en los años 23o. y 24o. de la concesión, lo que arroja U\$S 15.160.000.

b) La mejora de oferta de Benisol S.A. al reducir un año en la concesión, significa un beneficio para el Estado de U\$S 5.000.000. Si se aceptaran las nuevas inversiones estimadas por Benisol en U\$S 3.640.000, el beneficio total para el Estado sería de U\$S 8.640.000.

En suma: en estas negociaciones reservadas y paralelas "Consortio Aeropuertos Internacionales" ofrece U\$S 6.520.000 más que Benisol S.A., pero si consideramos que no es pertinente modificar la oferta original ofreciendo nuevos ítems, la diferencia a favor de CAI es mayor.

Se acompañan cuadros demostrativos de las mejoras realiza-

días por cada uno de los oferentes.

IV Conclusiones finales

De las negociaciones reservadas y paralelas realizadas con las dos firmas preseleccionadas se han obtenido sustanciales mejoras a favor del Estado.

Es de destacar la reducción en el plazo de la concesión de cinco años realizada por "Consortio Aeropuertos Internacionales", por la cual los veinticinco años solicitados originariamente, se reducen a veinte.

Si con el plazo de veinticinco años la oferta fue considerada favorablemente por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, con la reducción a veinte años la misma se convierte en la más conveniente a los intereses del Estado.

Como lo expresara en mi informe anterior la oferta en su conjunto es mejor que la de Benisol S.A. aún con las mejoras que ésta incorpora.

Saluda al Sr. Ministro muy atentamente.

RODOLFO GONZALEZ RISSOTTO
SUB SECRETARIO DE DEFENSA
NACIONAL