RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL fs. 8

SECCION 1 MARCO GENERAL fs. 9

1.1 – OBJETO fs. 9

1.2 – CONTRATISTA fs. 10

1.3 – OPERADOR AEROPORTUARIO fs. 10

1.4 – GARANTÍAS fs. 10

SECCION 2 OPERADOR AEROPORTUARIO fs. 13

2.1- CONTRATACIÓN DEL OPERADOR AEROPORTUARIO fs. 13

SECCION 3 PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL AIC fs. 16

3.1- CONDICIONES GENERALES fs. 16

3.2- OBJETIVOS fs. 16

3.3- SERVICIOS A PRESTAR fs. 16

SECCION 4 CONDICIONES DE GESTIÓN INTEGRAL fs. 18

4.1- COMIENZO DE LA GESTIÓN INTEGRAL fs. 18

4.2- ENTREGA DE LAS INSTALACIONES E INVENTARIO fs. 18

4.3- PLAZO DEL CONTRATO DE GESTION INTEGRAL fs. 18

4.4- OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA fs. 19

4.5- CUMPLIMIENTO DE NORMAS VIGENTES fs. 21

4.6- CONTRATACIÓN DE PERSONAL DE DINACIA fs. 21

4.7- CANON fs. 21

4.8- ATRIBUCIONES DE LA DINACIA fs. 22

4.9- CONTRATO DEL CONTRATO DE GESTION INTEGRAL UNIDAD DE CONTROL fs. 22

4.10- EQUIPO PROFESIONAL DEL CONTRATISTA fs. 23

4.11-RELACIÓN DEL CONTRATISTA CON LOS USUARIOS fs. 23

4.12- PRECIOS fs. 24

4.13- ACTUALIZACIÓN DE VALORES MONETARIOS fs. 24

4.14- SEGUROS fs. 26

4.15- ARBITRAJE fs. 27
4.16- INCUMPLIMIENTOS DE CONTRATO Y SANCIONES fs. 27
4.17- MORA fs. 27
4.18- EXTENSIÓN DEL PLAZO DEL CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL fs. 28
4.19- SUBCONTRATOS fs. 28
SECCION 5 EXTINCIÓN, LIQUIDACIÓN Y RESCATE DEL CONTRATO fs. 29
5.1- EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL fs. 29
5.2- DESTRUCCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL AIC fs. 32
5.3- DEVOLUCIÓN DE LAS INSTALACIONES AL MDN fs. 32

BASES TÉCNICAS fs. 34
1- GENERALIDADES fs. 37
2- CONDICIONES PARTICULARES fs. 58
3- PLAN MAESTRO fs. 64
4- OBRAS NUEVAS fs. 68
5- GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA fs. 194
6- LÁMINAS fs. 215

GLOSARIO fs. 217
GARANTÍAS fs. 220
MODELO DE CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL fs. 223
PROYECTO ESTATUTO SOCIEDAD ANÓNIMA fs. 226
ANEXO F CUADRO DE PRECIOS fs. 231
ANEXO G UNIDAD DE CONTROL fs. 236
DATOS DE TRÁFICO fs. 240
DECRETO Nº 153 24-04-03 fs. 250
DECRETO Nº 192 20-05-03 fs. 253
DECRETO Nº 317 04-08-03 fs. 257

COMUNICADO Nº 1	fs. 264
COMUNICADO Nº 2	fs. 268
COMUNICADO Nº 3	fs. 272
COMUNICADO Nº 4	fs. 288
COMUNICADO Nº 5	fs. 290
COMUNICADO Nº 6	fs. 298
COMUNICADO Nº 7	fs. 319
COMUNICADO Nº 8	fs. 324
COMUNICADO Nº 9	fs. 325
COMUNICADO Nº1 0	fs. 326
COMUNICADO Nº1 1	fs. 327
COMUNICADO Nº1 2	fs. 331
COMUNICADO Nº13	fs. 334
COMUNICADO Nº1 4	fs. 335
COMUNICADO Nº1 5	fs. 339
COMUNICADO Nº16	fs. 340
COMUNICADO Nº17	fs. 342
COMUNICADO Nº1 8	fs. 344
COMUNICADO Nº1 9	fs. 346
COMUNICADO Nº20	fs. 347
COMUNICADO Nº21	fs. 358
COMUNICADO Nº22	fs. 363
COMUNICADO Nº23	fs. 382
COMUNICADO Nº24	fs. 391

f.6

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

REGIMEN DE GESTION INTEGRAL

DINACIA

DOCUMENTO COMPLEMENTARIO

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

REGIMEN DE GESTION INTEGRAL

SECCION 1. MARCO GENERAL.

1.1 Objeto.

El presente "Régimen de Gestión Integral" establece las condiciones jurídicas, técnicas y económicas en que se desarrollará la Gestión Integral, incluyendo las actividades de explotación comercial, administración, construcción, operación y mantenimiento del AIC. Las previsiones contenidas en este "Régimen de Gestión Integral" tienen por objetivo principal lograr que el AIC preste servicios de alta calidad y al mínimo costo para los usuarios, favoreciendo la seguridad, regularidad y eficiencia.

Las obras a realizar son las comprendidas en el Plan Maestro del AIC, que incluyen: pavimento de nuevas zonas del área de movimiento incluido plataforma y calle de rodaje; extensión y rehabilitación de la pista 06-24; terminales de pasajeros y de carga; estacionamientos y accesos a las terminales de pasajeros y de carga; planta de aguas residuales; planta de residuos sólidos; estación de bomberos; mejora y adecuación de servicios existentes; sistema de seguridad de los edificios terminales y del predio del AIC; reciclaje de la infraestructura existente para nuevos destinos; ayudas visuales de la pista 06-24; provisión e instalación de sistemas RVR y sensores meteorológicos de superficie en pistas 01-19 y 06-24; cierre de anillo de fibra óptica; alimentación a estación VOR/DME y localizador; red de telecomunicaciones e iluminación de nueva plataforma.

La definición y delimitación física del AIC, con los elementos que se integran a la gestión integral de la misma, se presentan en el Anexo A Bases Técnicas, Capítulo 6. El Glosario de los términos utilizados en este Régimen se presenta en el Anexo B.

Las consultas sobre este Régimen de Gestión Integral deberán dirigirse, hasta el 26 de noviembre de 2002, al e-mail dinacia@adinet.com.uy . En un plazo no superior a 15 días a contar desde aquella fecha, las respuestas y aclaraciones que las consultas hayan originado serán publicadas para conocimiento de todos los interesados en la página web de DINACIA (www.dinacia.gub.uy). Tales respuestas y aclaraciones integrarán automáticamente el Régimen de Gestión Integral.

1.2 Contratista del AIC.

El Contratista del AIC será la persona jurídica que ha asumido la Gestión Integral del AIC una vez conformada una sociedad de derecho privado, firmado el Contrato de Gestión

Integral y cumplidos los demás requisitos jurídicos, técnicos y económicos, en los términos y condiciones que se establecen en el presente reglamento.

La sociedad de derecho privado es una Sociedad Anónima, cuyas acciones nominativas son de propiedad de titulares privados según se define en este reglamento.

El Contratista no podrá ceder total o parcialmente el Contrato de Gestión Integral, sin previa y expresa autorización del Poder Ejecutivo. La cesión es de aceptación discrecional del Poder Ejecutivo, previa solicitud fundada con acreditación de que el futuro Contratista reúne o da las mismas seguridades de cumplimiento.

El Contratista asumirá la Gestión Integral del AIC en las condiciones que se establecen en este Régimen y en las normas aplicables, siendo responsable de la prestación de todos los servicios, con excepción de los detallados como excluidos en el numeral 3.3.

El Contratista de la Gestión Integral del AIC gozará de las franquicias fiscales previstas en los literales B), C) y E) del artículo 6 del Decreto-Ley 15.637 de fecha 28 de setiembre de 1984.

1.3 Operador Aeroportuario.

El Contratista del AIC deberá efectuar su Gestión Integral contratando un Operador Aeroportuario, a efectos de alcanzar una óptima capacidad para asegurar los más altos estándares de calidad y eficiencia en la prestación de los servicios. La vinculación del Contratista con el Operador Aeroportuario se efectuará mediante un contrato específico.

Para ello, el Contratista deberá presentar al MDN-DINACIA, para su aprobación por el Poder Ejecutivo, un Operador Aeroportuario con experiencia en operación integral de aeropuertos, en las condiciones que se establecen en la Sección 2.

1.4 Garantías.

1.4.1 Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital.

Las Garantías serán por los montos que se detallan:

i) Garantía de Contratación del Operador Aeroportuario por un monto de U$S 3.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América tres millones),
ii) Garantía de Realización de Inversiones por un monto de U$S 5.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cinco millones),

iii) Garantía de Integración de Capital por un monto de U$S 1:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón).

Dichas garantías solo podrán constituirse mediante alguna de las siguientes formas: efectivo, aval bancario o póliza de seguro de fianza. Para el caso de que el aval bancario o la póliza de seguro de fianza sean emitidas por una institución privada, ésta deberá ser de primera línea contando con filial en plaza, y las garantías deberán ajustarse al modelo que se identifica como Anexo C al presente. Este tipo de garantía deberá establecer expresamente que garantiza las obligaciones de la adquirente –identificándola- y que se mantendrá vigente y válida hasta la total extinción de todas y cada una de las obligaciones del adquirente respecto del Ministerio de Defensa Nacional con relación a: 1) la contratación de Operador Aeroportuario, 2) la realización de inversiones o 3) la integración de capital según sea el objeto de la garantía de que se trate. El depósito de las garantías se efectuará en la Tesorería General del Ministerio de Defensa Nacional. En caso que las garantías que no se constituyan en efectivo, requerirán su previa presentación en la Asesoría Notarial del MDN para recabar su conformidad, constituyendo ello un requisito previo indispensable para que la misma sea aceptada por la Tesorería General del MDN.

1.4.2 Devolución de Garantías

La devolución de la Garantía de Contratación de Operador Aeroportuario se efectuará una vez aprobado por el Poder Ejecutivo el contrato entre el Contratista y el Operador Aeroportuario.

La devolución de la Garantía de Integración de Capital se efectuará una vez integrado totalmente el capital social.

La devolución de la Garantía de Realización de Inversiones se efectuará según el siguiente detalle:

Inicio de Obras:

El Contratista, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Gestión Integral, labrará con el Estado un Acta de Inicio por cada grupo de obras que realizare. Los Grupos de Obra se encuentran definidos en Anexo A, capítulo 4.

Recepción Parcial Provisoria:

Una vez finalizada la construcción de cada grupo de obras, en acuerdo con las memorias técnicas y con los controles de calidad de norma, se labrará un Acta de Recepción Parcial Provisoria que será requisito previo para su puesta en servicio. En tal oportunidad se devolverá el 60% (sesenta por ciento) de la cuota parte de la Garantía de Realización de Inversiones que le corresponda de acuerdo al cronograma de avance de obra.

Recepción Definitiva Parcial:

Al año de firmada el Acta de Recepción Parcial Provisoria se procederá a labrar un Acta de Recepción Parcial Definitiva previo a la realización de una evaluación técnica por parte del Estado y del Contratista. En tal oportunidad se procederá a la devolución del 40% (cuarenta por ciento) restante de la cuota parte de la Garantía de Realización de Inversiones.

Los porcentajes correspondientes a los grupos de obra sobre la Garantía de Realización de Inversiones son:

- Grupo 1: 35%
- Grupo 2: 15%
- Grupo 3: 40%
- Grupo 4: 10%

1.4.3 Garantía de Cumplimiento de Contrato.

El adquirente deberá en un plazo máximo de 90 (noventa) días contados a partir de la subasta presentar la Garantía de Cumplimiento de Contrato por un monto de U$S 7:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América siete millones quinientos mil). Dicha garantía solo podrá constituirse mediante alguna de las siguientes formas: efectivo, aval bancario o póliza de seguro de fianza. Para el caso de que el aval bancario o la póliza de seguro de fianza sean emitidas por una institución privada, ésta deberá ser de primera línea contando con filial en plaza, y las garantías deberán ajustarse al modelo que se identifica como Anexo C al presente. Esta garantía deberá establecer expresamente que garantiza las obligaciones de la contratista y que se mantendrá vigente y válida hasta la total extinción de todas y cada una de las obligaciones del adquirente respecto del Ministerio de Defensa Nacional con relación al contrato cuyo objeto es la gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Si la garantía se emitiera con fecha determinada de vencimiento previa a la finalización del cumplimiento de las obligaciones, se deberá proceder a la renovación o sustitución con una antelación mínima de 30 (treinta) días previos a su vencimiento. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la ejecución de la garantía vigente. El depósito de las garantías se efectuará en la Tesorería General del Ministerio de Defensa Nacional. En caso que las garantías que no se constituyan en efectivo, requerirá su previa presentación en la Asesoría Notarial del MDN para recabar su conformidad, constituyen ello un requisito previo indispensable para que la misma sea aceptada por la Tesorería General del MDN.

1.4.4 Devolución de la Garantía de Cumplimiento de Contrato.

La devolución de la Garantía de Cumplimiento de Contrato se efectuará transcurridos seis meses de la finalización del plazo del Contrato de Gestión Integral.

SECCION 2. OPERADOR AEROPORTUARIO.

2.1 Contratación del Operador Aeroportuario.

El Contratista deberá ser apoyado, durante todo el plazo del Contrato de Gestión Integral, por un Operador Aeroportuario que cuente con sólida capacidad técnica y amplios antecedentes en gestión de Aeropuertos, así como sólida capacidad económica.

El Operador Aeroportuario tendrá a su cargo, como mínimo el gerenciamiento operativo del AIC en las áreas de los servicios para aeronaves, pasajeros, correo y carga.

La organización del Contratista asegurará que todas las operaciones queden bajo el control de la gerencia que estará a cargo del Operador Aeroportuario.

2.1.1 Condiciones de selección y contratación.

La selección y contratación del Operador Aeroportuario deberá contemplar:

(1°) Capacidad técnico-operativa.

El Operador Aeroportuario deberá contar con experiencia en Gestión Integral y en operación de Aeropuertos con una capacidad mínima de 50.000 Toneladas de carga y 3:000.000 pasajeros al año, en un período no inferior a 8 (ocho) años dentro del período 1992-2002. Todo lo cual deberá estar debidamente certificado por la Autoridad Aeronáutica del país sede del/los aeropuertos de que se trate. Dicha certificación deberá presentarse debidamente legalizada y traducida en su caso.

Para el caso de una empresa "holding" o controlante, se tomarán en cuenta los antecedentes técnico-operativos de la empresa subsidiaria o controlada que los posea, siempre que se asegure la participación de esta última en el aporte efectivo de la experiencia técnica y operativa mediante un contrato específico con validez para todo el plazo de contratación del Operador Aeroportuario.

(2°) Capacidad económico-financiera.

El Operador Aeroportuario deberá contar con un Patrimonio Neto, correspondiente al último ejercicio, no inferior a U$S 100:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cien millones) según balance confeccionado de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y auditado.

El Patrimonio Neto de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Patrimonios Netos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

(3°) Condiciones contractuales.

El contrato entre el Contratista y el Operador Aeroportuario deberá permitir al Contratista disponer de los medios para alcanzar los objetivos previstos en el objeto de este Régimen (Numeral 1.1).

En particular, el contrato incluirá, en forma clara e inequívoca, la definición de los siguientes aspectos:

(a) Los servicios que estarán a cargo, respectivamente, del Contratista y del Operador Aeroportuario y, asimismo, sus respectivas responsabilidades en la gestión integral del AIC.
(b) Los medios materiales (equipamientos, sistemas informáticos, etc.) y humanos (técnicos, administradores, etc.) que el Contratista y el Operador Aeroportuario aportarán para el cumplimiento de los servicios a su cargo.
(c) Los compromisos que asumen el Contratista y el Operador Aeroportuario en cuanto al cumplimiento de los estándares para la actividad del AIC exigidos en este Régimen, en cuanto a: (i) operación; (ii) seguridad operacional; (iii) seguridad a la aviación (AVSEC) y iv) seguridad ambiental.
(d) La estructura organizativa del Contratista a efectos de permitir el cumplimiento de las responsabilidades del Operador Aeroportuario.
(e) El programa de capacitación del personal que asegure su idoneidad para el trabajo en las operaciones del AIC.

(g) Garantía de cumplimiento de contrato.

(4°) Plazo y rescisión del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Aeroportuario deberá cubrir todo el período del Contrato de Gestión Integral y la eventual rescisión estará sujeta a la autorización del Poder Ejecutivo.

(5°) Firma del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Aeroportuario deberá ser formalizado y firmado dentro de un plazo máximo de 90 (noventa) días calendario a partir de la subasta de acciones de la CND.

El no cumplimiento de este requisito, dará derecho al MDN a ejecutar la "Garantía de Contratación del Operador Aeroportuario" y a declarar rescindido el Contrato de Gestión Integral.

2.1.2 Procedimiento de propuesta y contratación.

El procedimiento de propuesta y contratación será el siguiente:

(a) El Contratista deberá presentar al MDN su propuesta de contratación de un Operador Aeroportuario que cumpla los requisitos establecidos en este Régimen,

debidamente identificado y con el respectivo proyecto de contrato, dentro de un plazo máximo de 30 (treinta) días calendario a partir de la subasta. La presentación de antecedentes técnico-operativos e información económico-financiera del Operador Aeroportuario contemplará los requisitos de forma y contenido previstos en el numeral 2.1.1.

(b) El MDN y el Poder Ejecutivo dispondrán de un plazo total de 20 (veinte) días calendario a contar desde el siguiente al de la presentación de la propuesta para aprobar o denegar la misma. La denegatoria sólo procederá en caso de incumplimiento de los extremos requeridos en el Numeral 2.1.1. En caso de denegatoria, el Contratista dispondrá de un nuevo plazo de 15 (quince) días calendario para subsanar las observaciones, en cuyo caso el MDN y el Poder Ejecutivo en un plazo adicional de 15 (quince) días calendario dispondrán la aceptación o la denegación definitivas. En este último caso, el MDN dispondrá la ejecución de la "Garantía de Contratación de Operador Aeroportuario".

(c) El Contratista deberá firmar el respectivo contrato con el Operador Aeroportuario, una vez obtenida la aprobación de la propuesta de contratación del Operador Aeroportuario por el Poder Ejecutivo. La firma del contrato entre el Contratista y el Operador Aeroportuario es condición ineludible para que el Contratista pueda asumir la gestión integral del AIC.

Con autorización del Poder Ejecutivo, el Contratista podrá rescindir el contrato con el Operador Aeroportuario cuando se verificaran incumplimientos de éste a las condiciones pactadas.

En el caso de rescisión del contrato, el Contratista presentará, en un solo acto, la solicitud de sustitución del Operador Aeroportuario con la justificación respectiva y la solicitud de su sustitución por un nuevo Operador Aeroportuario, para lo cual cabrán los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original. En tal caso, la sustitución no podrá hacerse efectiva hasta que el Poder Ejecutivo no haya culminado el proceso de aceptación del nuevo Operador Aeroportuario.

SECCION 3. PRESTACION DE SERVICIOS EN EL AIC.

3.1 Condiciones Generales.

Los servicios se prestarán durante las veinticuatro (24) horas del día y durante todos los días del año.

El AIC será público, en el sentido que el Contratista estará obligado a prestar servicios a todos los usuarios que los soliciten, en las condiciones establecidas en este Régimen. Ello no impedirá que el Contratista pueda realizar contratos especiales con sus clientes. El Contratista no estará obligado a la prestación de servicios a clientes morosos.

3.2 Objetivos.

La gestión del AIC tendrá como objetivo un servicio de alta calidad y al mínimo costo para los usuarios, favoreciendo la seguridad, regularidad y eficiencia

Estos objetivos constituirán la guía rectora para la actuación del Contratista y para el Estado, sirviendo de apoyo a toda interpretación que fuera necesaria de este Régimen y sus normas complementarias, así como del Contrato de Gestión Integral.

3.3 Servicios a prestar.

Los servicios a prestar por el Contratista en el AIC, en el marco del Contrato de Gestión Integral, comprenden: las actividades aeroportuarias y no aeroportuarias, incluyendo todas las actividades comerciales y de servicios por el tiempo del Contrato de Gestión Integral y que complementen la actividad aeroportuaria.

Se considerarán excluídos, los servicios de tránsito aéreo, control de operaciones de vuelo y protección al vuelo, los que quedarán reservados al Estado Uruguayo a través de la Autoridad Aeronáutica competente. Ellos son de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 78 del Código Aeronáutico los siguientes: control de tránsito aéreo, radio comunicaciones aeronáuticas, la información meteorológica, la búsqueda y el salvamento, la información general aeronáutica y cualquier otro servicio necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea que determine el Poder Ejecutivo. Se consideran excluidos además, la policía aérea y las intervenciones a cargo de reparticiones públicas en el cumplimiento de sus cometidos (a título de ejemplo: aduana, migración, Interpol, policía, bomberos, meteorología, sanidad aérea, animal y vegetal). Queda comprendido como servicio a prestar

fs. 17

por el Contratista y a su cargo, la provisión, instalación y mantenimiento de las ayudas visuales luminosas y no luminosas.

El servicio de atención en tierra a aeronaves será prestado en régimen de auto o libre prestación en las condiciones establecidas en el Decreto 280/02 de 22 de julio de 2002, pudiendo el Contratista prestar dicho servicio en la medida que cumpla los requisitos del mencionado Decreto.

Los servicios correspondientes se prestarán en Régimen de Puerto Libre (Artículos 2° y 3° de la Ley de Puertos No 16.246 de 8 de abril de 1992 y Reglamento de los Puertos Libres uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado – Decreto 455/994 de 6 de octubre de 1994) dentro del área delimitada a tal efecto.

Todos los servicios a prestar por el Contratista en el AIC serán de su exclusivo cargo y responsabilidad.

SECCION 4. CONDICIONES DE GESTION INTEGRAL DEL AIC.

4.1 Comienzo de la Gestión Integral.

El día y hora para la Toma de Posesión será fijado por el MDN de común acuerdo con el Contratista y no podrá exceder de 30 días corridos desde que se hayan verificado las condiciones exigidas en el artículo 5to del presente Decreto.

La DINACIA hará entrega del A.I.C. al Contratista mediante Acta que deberá ser firmada por un representante del Contratista y un representante de la DINACIA debidamente facultados a esos efectos. El Acta integrará el Contrato de Gestión Integral y fijará el instante a partir del cual el Contratista toma la posesión del A.I.C. El día fijado para la Toma de Posesión y antes de la realización de la misma, la DINACIA transferirá al contratista todos los contratos vigentes, los que deberán ser respetados por el mismo hasta la fecha de su expiración. Los contratos vencidos y las autorizaciones precarias y revocables quedarán sujetas a la opción que en relación a ellas, realice a su cargo el Contratista, deslindando la DINACIA toda responsabilidad.

Todos los gastos y costos relacionados con los Contratos y las autorizaciones serán de cargo exclusivo del Contratista.

No estarán comprendidos en las referidas cesiones, aquellos créditos que la DINACIA tenga contra terceros que se hubieran generado con anterioridad a la fecha de la Toma de Posesión, los que quedarán en beneficio de aquella. Tampoco estarán comprendidos en las referidas cesiones las obligaciones económicas contraídas por la DINACIA respecto de terceros que no deriven de los contratos cedidos y que se hubieran generado con anterioridad a la fecha de la Toma de Posesión, las que serán asumidas por la misma.

4.2 Entrega de las instalaciones e inventario.

El MDN entregará al Contratista las instalaciones del AIC para su ocupación y uso, el día de la Toma de Posesión, en el estado que se encuentren, previo inventario de los mismos. Este inventario formará parte del Contrato de Gestión Integral.
A partir del día de la Toma de Posesión, todos los costos y gastos de suministro de energía eléctrica, telefonía y agua corriente serán de cargo del Contratista.

4.3 Plazo del contrato de gestión integral.

El plazo del Contrato de Gestión Integral será de 20 (veinte) años, a partir de la Toma de Posesión por el Contratista.

4.4 Obligaciones del Contratista.

El Contratista deberá tomar las medidas y acciones necesarias para administrar, operar, explotar, construir y mantener el A.I.C., asegurando la prestación de todos los servicios comprendidos en la gestión integral en óptimas condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, higiene y confort. A esos efectos y sin que implique una enumeración taxativa el Contratista deberá como mínimo, sin perjuicio de aquellas obligaciones establecidas en las Bases Técnicas del presente Decreto:

a) Destinar los bienes, las instalaciones, los recursos materiales y humanos afectados a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos exclusivamente a los fines del Contrato de Gestión Integral.

b) Realizar todo lo necesario para que el A.I.C. (sin perjuicio de las responsabilidades que le competen al Estado que se describen en el numeral 3.3) se encuentre como mínimo: 1) en la Categoría I instrumental; 2) en estado de pista Categoría 4E; 3) en protección contra incendios Categoría 9 (Anexo 14 O.A.C.I.) y 4) como mínimo Categoría C de I.A.T.A. (que se describe en los Anexos Técnicos).

c) Mantener el Aeropuerto operativo en forma permanente e ininterrumpida en todos los servicios para la atención de aeronaves, pasajeros, correo y carga que sean de su responsabilidad. Se deberá prever un servicio de emergencia para dichos servicios en caso de huelgas u otras medidas gremiales similares. En ningún caso la construcción de obras podrá inhabilitar el funcionamiento del Aeropuerto.

d) Cumplir con todas las medidas de seguridad requeridas por la O.A.C.I. (Anexos 14 y 17) y otras requeridas por la Autoridad Aeronáutica, sin perjuicio de aquellas que por su naturaleza jurídica deban ser cumplidas por el Estado (policía aérea, Migración, Interpol, etc.). Ninguna de las actividades a realizar por el Contratista podrá afectar la seguridad aeroportuaria y seguridad operacional

e) Permitir que el Estado cumpla con los cometidos esenciales que tengan relación con el Contrato de Gestión Integral y deban por su naturaleza jurídica ser prestados directamente por el Estado, tales como la conducción de la Política Aeronáutica, Servicio de Policía Aérea, Policía del Orden, Controles de Aduana, Migración, Interpol, Meteorología, Sanidad Aérea, Veterinaria y Vegetal.

f) Proporcionar el espacio físico y las facilidades de tránsito y de acceso, de acuerdo a lo estipulado en los Anexos Técnicos, para que el Estado pueda cumplir con los cometidos esenciales, servicios públicos que no sean otorgados al Contratista; sin que ello generare derecho a cobro de ningún tipo de contraprestación por parte del Contratista.

g) Mantener y conservar en perfecto estado de funcionamiento los bienes que reciba de acuerdo al inventario que se realice el día de la Toma de Posesión, efectuando las sustituciones correspondientes en caso de destrucción u obsolescencia y actualizándolo de acuerdo a los adelantos tecnológicos de última generación.

h) Adoptar las medidas necesarias para lograr el acceso igualitario y no discriminatorio a la actividad aeroportuaria, instalaciones y servicios de las empresas de

aeronavegación autorizadas por la Autoridad Aeronáutica a operar en el A.I.C., así como de cualquier otro usuario del mismo.

i) Realizar las inversiones de construcción, obras nuevas, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento, que se describen en los anexos técnicos, de conformidad con el cronograma de inversiones. Asimismo, las inversiones necesarias para permitir atender el crecimiento de tráfico aéreo, nacional e internacional, de pasajeros, correo y carga.

j) Reponer y/o suministrar los equipos, los vehículos CFR, obligándose a su mantenimiento incluyendo seguros, tributos y demás obligaciones que legalmente correspondan, así como la capacitación de los recursos humanos necesarios para cumplir con el servicio de extinción de incendios, sin perjuicio de que el referido servicio estará a cargo de la Dirección Nacional de Bomberos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley Nº 15.895 de 2 de setiembre de 1987. A los efectos del cumplimiento de este Servicio, de acuerdo a los niveles mínimos exigidos, el Contratista deberá coordinar con la referida Dirección Nacional a través de la Unidad de Control.

k) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los hechos que pudieran constituir infracciones o ilícitos y aquellos que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria y prestarle la colaboración requerida para llevar adelante la investigación que correspondiere.

l) Informar a la Autoridad Aeronáutica, aportando las pruebas necesarias, sobre los hechos de que tenga conocimiento y que constituyan infracciones a los reglamentos aplicables en las actividades aeronáuticas y aeroportuarias.

m) Pagar el canon en los términos y condiciones establecidas en el presente.

n) Poner a disposición de la Unidad de Control todos los documentos e información necesarios que se le requiera para la verificación del cumplimiento del Contrato de Gestión Integral. Asimismo deberá facilitarle el control técnico, financiero, jurídico y operativo que ésta debe realizar.

o) Prestar el servicio de información al público.

p) Facilitar al Estado sin restricción de ninguna índole en la operación del A.I.C.: 1) la prestación de los servicios de Tránsito Aéreo, Protección al Vuelo, Radio Ayudas y Comunicaciones, así como la aplicación y percepción de las tarifas y precios correspondientes, 2) el uso de espacios, libre de costo para el desplazamiento y estacionamiento de las aeronaves Públicas (artículo 69 del Código Aeronáutico) conforme a las necesidades del servicio.

q) Mantener las garantías y seguros en plena vigencia y validez, en los términos y condiciones previstos en el presente.

r) Cumplir, además con todas aquellas obligaciones previstas en el presente, así como las que se deriven de su naturaleza o que sean inherentes a la actuación de un buen padre de familia.

Todos los servicios que el Contratista preste en el AIC, serán por su cuenta y riesgo, bajo su total y exclusiva responsabilidad.

4.5 Cumplimiento de las normas vigentes.

El Contratista deberá cumplir con todas las normas legales y reglamentarias dictadas o a dictarse en materia aeroportuaria, laboral, fiscal, aduanera, de seguridad en el trabajo, de preservación del medio ambiente, de seguridad social y demás aplicables.

4.6 Contratación de personal de la DINACIA.

El Contratista no tiene obligación de incorporar funcionarios de la DINACIA Se entregará al Contratista la nómina de funcionarios que prestan servicios en el A.I.C. identificando al funcionario, su cargo, funciones y remuneración. Esta nómina estará integrada por aquellos funcionarios que hubieran dado su conformidad previa para prestar funciones en el A.I.C. durante un período de 90 días contados a partir de la fecha de la Toma de Posesión.

De la nómina de personal entregada por la DINACIA, el Contratista podrá seleccionar los funcionarios que crea conveniente para prestar servicios en el A.I.C. durante el período mencionado.

Durante el mismo: a) los funcionarios seleccionados por el Contratista mantendrán la calidad de funcionarios públicos ; b) la potestad disciplinaria sobre éstos será ejercida por la DINACIA ; c) sus retribuciones serán abonadas por la DINACIA. ; d) el Contratista deberá abonar a la DINACIA el costo de los funcionarios seleccionados mientras éstos presten servicios en el A.I.C., tomando en cuenta para la determinación de dicho monto todas sus retribuciones más las cargas sociales correspondientes ; e) los funcionarios seleccionados que así lo deseen tendrán derecho en cualquier momento a volver a prestar servicios en la DINACIA quien reconocerá todos sus derechos funcionales durante el lapso en que prestó servicios para el Contratista ; f) el Contratista podrá - sin expresión de causa - disponer que el funcionario seleccionado deje de prestarle servicios en cuyo caso éste volverá a la DINACIA, la que procederá de acuerdo a lo establecido en el literal anterior.

Finalizado este período de 90 días, los funcionarios que así lo deseen, seguirán desempeñándose como funcionarios de la DINACIA.

4.7 Canon.

El canon se define como el precio anual a pagar por el Contratista al Estado como contraprestación por la Administración, Explotación, Operación, Construcción y Mantenimiento del A.I.C. El canon anual se devengará a partir del día de la Toma de Posesión, y será el mayor de estas dos cantidades: a) U$S 2:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones quinientos mil); o b) la suma resultante de multiplicar las

unidades de trabajo por U$S 2,30 (dólares de los Estados Unidos de América dos, 30/100). El monto mínimo de canon anual (literal a) y el valor de la unidad de trabajo (literal b) se ajustarán anualmente por el procedimiento establecido en 4.13.

El Contratista abonará el canon anual de la siguiente forma: 1) En el primer año del Contrato: a) la suma de U$S 1:250.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón doscientos cincuenta mil) que pagará dentro de los 30 (treinta) días siguientes del vencimiento del primer semestre ; y b) el saldo, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer año. 2) En los años siguientes: a) la suma equivalente al 50 % del canon anual abonado efectivamente en el año anterior, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer semestre de cada año; y b) el saldo, dentro de los 30 días siguientes al vencimiento de cada año de Contrato.

El atraso en el pago del canon devengará un interés mensual moratorio de LIBOR (180 días) más 10 (diez) puntos porcentuales. Todo ello sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente.

El canon será depositado en la Tesorería de la DINACIA-DGIA (Camino Carrasco 5519) o en el Banco de la República Oriental del Uruguay en la cuenta especial que a estos efectos se indicará, sirviendo la constancia de depósito como carta de pago. Lo percibido por este concepto será destinado a gastos de funcionamiento e inversiones de la DINACIA.

4.8 Atribuciones de la DINACIA

La DINACIA continuará actuando como Autoridad Aeronáutica. La Unidad de Control supervisará la ejecución de las obras a realizar por el Contratista y el cumplimiento del Contrato de Gestión Integral. Cualquier modificación permanente o temporaria que el Contratista proyecte realizar en materia de infraestructura, instalaciones y equipamiento, será sometida a la autorización previa de la DINACIA.

La DINACIA velará por el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Régimen, en particular asegurando que todos los participantes en las operaciones aeroportuarias actúen coordinadamente.

4.9 Control del Contrato de Gestión Integral. Unidad de Control

El control del cumplimiento de las obligaciones del Contratista, así como el control financiero, jurídico, técnico y operativo relacionado con la ejecución del Contrato de Gestión Integral, estará a cargo de una Unidad de Control, que dependerá jerárquicamente del MDN (Anexo G).

El Contratista estará obligado a proporcionar a la Unidad de Control toda información que ésta le requiera para el fiel cumplimiento de sus cometidos. A los efectos de la supervisión de los demás aspectos del Contrato de Gestión Integral, la Unidad de Control podrá requerir el asesoramiento de consultoras nacionales o internacionales, según el caso.

4.10 Equipo Profesional del Contratista.

Con respecto a su Equipo Profesional, el Contratista deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Requisitos de diseño, Plan Maestro y Proyectos Ejecutivos: Los proyectos ejecutivos o de detalle que prepare el Contratista deberán estar debidamente aprobados por profesionales competentes en la materia. Los responsables de la ejecución de los proyectos deberán ser identificados debidamente ante la Unidad de Control.

b) Requisitos de Construcción: El Contratista deberá presentar a su principal Equipo Profesional para la ejecución de las obras. Para la ejecución de las obras el Contratista designará un único Representante Técnico, quien tendrá la responsabilidad de supervisar todas las obras que realice, deberá ser un profesional universitario con probada experiencia de al menos 10 años en obras similares, con domicilio en la República Oriental del Uruguay y dedicación exclusiva. Asimismo, cada grupo de obra tendrá un representante técnico, quien deberá ser profesional universitario, con domicilio en la República Oriental del Uruguay, del perfil de obra de que se trate y con al menos 5 años de experiencia. El Contratista establecerá los laboratorios de Control de Calidad necesarios que estarán a cargo de un Ingeniero Civil con 5 años de experiencia en obras similares. Todas las obras a ejecutar se harán en acuerdo con este anexo técnico y todos aquellos requisitos que rigen para la ejecución de las Obras Públicas en el país.

c) Requisitos de explotación: El contratista deberá presentar la nómina de personal que se desempeñará en la explotación de los servicios del AIC de acuerdo al organigrama de cargos. A estos efectos tendrá un plazo de 15 (quince) días corridos previos a la fecha acordada para la Toma de Posesión.

En caso de sustitución de los integrantes del Equipo Profesional del Contratista, las personas propuestas deberán contar con calificaciones similares o superiores al de aquellas personas cuya sustitución se propone. Su reemplazo deberá tener la previa aprobación de la Unidad de Control.

4.11 Relación del Contratista con los usuarios.

Dentro de los 30 (treinta) días de la fecha de inicio de la Gestión Integral del AIC a cargo del Contratista, éste preparará un "Reglamento Operativo del AIC" y lo someterá a aprobación de la Unidad de Control.

La Unidad de Control dispondrá de un plazo de 30 (treinta) días calendario para aprobar o realizar observaciones al Reglamento propuesto. De no pronunciarse en dicho plazo, la propuesta se tendrá por aprobada.

En caso que la Unidad de Control efectúe observaciones, el Contratista dispondrá de un plazo adicional de 15 (quince) días calendario para subsanarlas.

Una vez aprobado, este Reglamento deberá ser de conocimiento público y de aplicación generalizada, siendo de cargo del Contratista su divulgación y publicación.

4.12 Precios.

Los precios de los servicios bajo responsabilidad del Contratista y sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo de acuerdo al numeral 4.13, se encuentran establecidos en el Anexo F. Los valores referidos en dicho Anexo para los precios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, precios a la carga y precios del régimen de libre prestación de servicio de atención en tierra a aeronaves a cobrarse a quienes presten dicho servicio, constituyen precios máximos, pudiendo el Contratista establecer precios menores si lo considera conveniente. Los precios de embarque referidos en el Anexo F se consideran fijos e incluyen lo establecido en el artículo 476 de la Ley 16.320 de fecha 1ro de noviembre de 1992.

Los precios por los servicios no comprendidos en el referido Anexo, serán establecidos libremente por el Contratista. Sin perjuicio de ello, deberán guardar razonabilidad con los precios del mercado local en consideración a la calidad y tipo de servicio que se preste. Las modificaciones a dichos precios deberán comunicarse a la Unidad de Control con una antelación no inferior a los 30 (treinta) días desde su vigencia.

El Contratista podrá proponer a la Unidad de Control, el establecimiento de precios que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación obedezca a la prestación de nuevos servicios para usuarios y operadores.

4.13 Actualización de los valores monetarios

Anualmente el Poder Ejecutivo podrá autorizar la actualización de los precios del Anexo F y del canon del numeral 4.7, teniendo en cuenta tres parámetros: (i) el Indice de Precios al Consumo (IPC) elaborado por el Instituto Nacional de Estadística; (ii) la cotización del dólar USA Interbancario vendedor publicado por el Banco Central del Uruguay y (iii) el Consumer Price Index-All Urban Areas (CPI) elaborado por el Gobierno de los Estados Unidos de América (Bureau of Labor Statistics-BLS).

Los nuevos precios entrarán en vigencia a partir del vencimiento de cada año del Contrato de Gestión Integral (a partir de la fecha de la Toma de Posesión), debiéndose presentar a la Unidad de Control el nuevo valor de canon mínimo, de unidad de trabajo y cuadro de precios del Anexo F, así como las bases para su cálculo con un plazo no menor a 30 (treinta) días previos a la puesta en vigencia, para su control y aprobación por el Poder Ejecutivo. En caso que el Poder Ejecutivo no se expida sobre la propuesta realizada dentro del término de 30 días de presentada, la misma se entenderá aprobada

En un plazo máximo de 180 (ciento ochenta) días desde la Toma de Posesión, el Contratista presentará a la aprobación del MDN su propuesta para los coeficientes α y β (con $\alpha + \beta = 1$) que corresponden a costos locales y a costos externos, debiendo responder a la estructura global de costos establecida en su proyecto.

El Indice Global (IG) de actualización de los precios, se calculará de la siguiente forma:

$$IG_{t+i} = \alpha \cdot (IPC_{t+i} / IPC_t) \cdot (U\$S_{t+i} / U\$S_t) + \beta \cdot (CPI_{t+i} / CPI_t)$$

Siendo:

α = coeficiente correspondiente a costos locales

β = coeficiente correspondiente a costos externos

IPC_{t+i} / IPC_t = Variación del Indice de Precios al Consumo del Uruguay a ser aplicado en el año t+i a partir de la Toma de Posesión.

$U\$S_{t+i} / U\$S_t$ = Variación de la Cotización del dólar USA interbancario vendedor al último día hábil a ser aplicado en el año t+i de la Toma de Posesión.

CPI_{t+i} / CPI_t = Variación del Consumer Price Index-All Urban Areas de los Estados Unidos de América a ser aplicado en el año t+i de la Toma de Posesión.

Los parámetros mencionados que serán de aplicación en el cálculo de los nuevos precios se tomarán contando los 12 (doce) meses anteriores al período que llega hasta los 60 (sesenta) días previos al vencimiento del plazo de cada año del Contrato de Gestión Integral. Por ejemplo, si el comienzo del plazo del Contrato empieza el 10 de octubre, los datos a tomar en cuenta son los vigentes al 10 de agosto anterior, o sea los índices y la cotización al 31 de julio anterior. En el caso del primer ajuste de precios se considerará el período de 10 meses desde el inicio del Contrato de Gestión Integral (fecha de la Toma de Posesión del AIC – Cláusula Sexta del Contrato de Gestión Integral).

Si dentro del período del Contrato de Gestión Integral se dan causas no previstas en estas bases, ajenas a la voluntad del Contratista e imputables a la Administración, que

modifiquen sustancialmente su estructura de costos, éste podrá plantear la situación al MDN. Se establece que el mantenimiento del equilibrio económico financiero del Contrato no significa en ningún caso, asegurar la rentabilidad del Contratista o la Tasa Interna de Retorno del inicio o promedio del Contrato.

4.14 Seguros.

El Contratista asumirá la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionar a personas o cosas, durante el período del Contrato de Gestión Integral.

Antes de la Toma de Posesión, el Contratista deberá contratar los seguros de responsabilidad civil contra cualquier daño, pérdida o lesión que pueda sobrevenir a personas o bienes a causa de la ejecución del Contrato de Gestión Integral, a nombre de la Sociedad Anónima y del Ministerio de Defensa Nacional, en forma tal de cubrir los riesgos hasta la finalización del Contrato.

El monto mínimo a asegurar será de US$ 250:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América doscientos cincuenta millones).

Previo a la Toma de Posesión el Contratista someterá al Ministerio de Defensa Nacional para su aprobación el modelo de póliza de seguro a contratar.

La póliza determinará de manera expresa la obligación del asegurador de notificar al Ministerio de Defensa Nacional cualquier omisión de pago en que incurriese el Contratista, con una anticipación mínima de 15 (quince) días respecto a la fecha en que dicha omisión determine la caducidad o pérdida de la vigencia de la póliza en forma total o parcial.

Concomitantemente la póliza determinará, de modo expreso, que no se producirá la caducidad o pérdida de vigencia de la misma en forma parcial o total, si el asegurador no hubiese cumplido en tiempo con la obligación de aviso precedentemente establecida y hasta tanto haya transcurrido el referido plazo, contado a partir de la tardía notificación al Ministerio de Defensa Nacional.

Cualquier omisión del Contratista en el cumplimiento de las obligaciones relativas a la contratación de seguros, facultará al Ministerio de Defensa Nacional a contratar o mantener en vigor dichos seguros así como a cobrarse el monto de las primas respectivas, dando aviso al Contratista.

Cualquier omisión del Contratista en el cumplimiento de las obligaciones relativas a la contratación o mantenimiento de seguros, podrá configurar infracción grave.

Será obligación del Contratista notificar al asegurador cualquier cuestión o suceso que requiera dicha notificación, de acuerdo con las cláusulas de la póliza. El Contratista será responsable por todas las pérdidas, reclamaciones, acciones judiciales, costas, costos y demás gastos originados en incumplimiento de las obligaciones que figuran en ésta.

fs. 27

4.15 Arbitraje.

Cualquier controversia de carácter técnico entre las partes del Contrato de Gestión Integral, que no haya podido ser resuelto en forma amigable dentro de los 30 (treinta) días posteriores a la recepción por una parte, del planteamiento formulado por la otra, podrá ser sometida por cualquiera de dichas partes a arbitraje, de conformidad con los artículos 472 y siguientes del Código General del Proceso. La Resolución Arbitral será inapelable.

4.16 Incumplimientos del Contratista y sanciones

El incumplimiento total o parcial, incluso el cumplimiento defectuoso o tardío de cualquiera de las obligaciones del Contratista, facultará al MDN, a solicitud de la Unidad de Control, a aplicar las siguientes sanciones, sin perjuicio de la responsabilidad civil, comercial, tributaria o penal en que pudiere haber incurrido por el mismo hecho:

1. Apercibimiento.
2. Multa de hasta U$S 20.000 (dólares de los Estados Unidos de América veinte mil) por cada día de incumplimiento que se graduará según su gravedad y reincidencia.
3. La multa podrá alcanzar hasta U$S 60.000 (dólares de los Estados Unidos de América sesenta mil) por cada día de demora en los siguientes casos:
   a) Si llegada la fecha prevista en el Contrato de Gestión Integral, no se encontrasen en condiciones de funcionar totalmente el área de movimiento de aeronaves (pistas, taxi way, plataforma) en cualquiera de sus fases.
   b) Si llegada la fecha prevista en el Contrato de Gestión Integral, no se encontrase en condiciones de funcionar totalmente el nuevo Terminal de Pasajeros en cualquiera de sus fases.
4. Resolución del Contrato de Gestión Integral.

Todo ello sin perjuicio de la pérdida de las Garantías correspondientes. Se establece que se podrá acumular el cobro de la multa con los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento.

Las sanciones referidas precedentemente se aplicarán de inmediato sin perjuicio del eventual contralor jurisdiccional.

4.17 Mora.

La mora se producirá de pleno derecho para el Contratista por el solo vencimiento del plazo para cumplir con las obligaciones a su cargo sin que ese cumplimiento se haga efectivo o por hacer algo contrario a lo estipulado o por no hacer algo a lo que esté obligado, luego que haya sido intimado por telegrama colacionado, con plazo de 3 (tres) días para cumplir lo establecido.

4.18 Extensión del plazo del Contrato de Gestión Integral

El plazo del Contrato de Gestión Integral podrá ser extendido, mediante resolución del MDN, con la aprobación del Poder Ejecutivo.

La extensión podrá ser solicitada por el Contratista mediante comunicación escrita al MDN en un período no menor de doce meses antes de la finalización del Contrato.

El conceder o no la prórroga es potestad de la Administración. En caso que el MDN estime conveniente la prórroga del Contrato de Gestión Integral, el MDN determinará el tiempo de extensión, el Canon por el período de extensión (no inferior al previamente vigente), las nuevas inversiones a realizar, así como las otras condiciones que sean pertinentes para la prórroga, lo que podrá ser aceptado o no por el Contratista, en cuyo caso el MDN quedará en libertad de efectuar un llamado de licitación o subasta para efectuar la Gestión Integral del AIC o prestar directamente ese servicio. En ese caso el Contratista estará obligado a continuar con la prestación de los servicios incluidos en este Régimen, hasta la toma de posesión del nuevo Contratista.

4.19 Subcontratos.

El MDN no será responsable de ninguna forma de los subcontratos que el Contratista suscriba para el cumplimiento de sus cometidos.

El Contratista deberá consignar en la suscripción de cada subcontrato: (i) la total independencia del MDN en dicha relación contractual; (ii) la posibilidad de extinción del contrato entre MDN y el Contratista, sin responsabilidad alguna para el MDN respecto de dicho subcontrato; y (iii) la posibilidad del rescate del Contrato de Gestión Integral por parte del MDN.

fs 29

SECCION 5. EXTINCION, LIQUIDACION Y RESCATE DEL CONTRATO.

5.1 Extinción del Contrato de Gestión Integral.

El contrato se extinguirá por las causas siguientes:

1. Cumplimiento del plazo.
2. Resolución por incumplimiento grave del Contratista de las cláusulas contractuales.
3. Rescate por el MDN.
4. Mutuo acuerdo fundado entre el MDN y el Contratista, en tanto exista aprobación del Poder Ejecutivo.

5.1.1 Resolución por incumplimientos del Contratista.

El incumplimiento grave y reiterado de las obligaciones del Contratista, podrá determinar la resolución del contrato. Esta podrá ser adoptada unilateralmente por el MDN, sin que el Contratista tenga derecho a indemnización alguna.

Se citan solamente a efectos enunciativos algunos de los casos que pueden ser causal de resolución:

1. Comisión de infracciones tipificadas como graves y pasibles de rescisión o por cualquier incumplimiento significativo de las condiciones previstas en este Régimen.
2. Deficiente conservación, en forma reiterada, de las áreas e instalaciones objeto de la gestión, u omisión de efectuar las reparaciones y mantenimiento necesarios, de acuerdo con lo que se establece en el Anexo A.
3. Realización reiterada por el Contratista de actividades no autorizadas por el MDN en el área del AIC, así como ocupación o uso de la misma contrarios a los términos del contrato.
4. Atraso en el pago del Canon.
5. Declaración de quiebra del Contratista o su solicitud de concordato, o disolución y consecuente liquidación societaria.
6. No respetar, en forma reiterada y debidamente verificada por el MDN, el máximo estipulado en los precios por sus servicios, realizando cobranzas que no sean las estipuladas y aprobadas por el MDN.
7. Incorrecta e ineficiente prestación de los servicios en forma reiterada o que existan discriminaciones en los mismos, verificadas directamente por el MDN.
8. Comisión de actividades ilícitas contrarias a la legislación nacional en general y aduanera en particular.
9. Destrucción o grave daño de los bienes objeto del AIC.
10. Pérdida de la habilitación como empresa prestadora de servicios aeroportuarios.

11. Atrasos superiores a 30 (treinta) días en la presentación del "Programa de Inversiones Iniciales" o en la presentación del "Programa de Inversiones de Desarrollo" y sus actualizaciones.
12. Incumplimientos o atrasos graves en el plazo para la ejecución de las inversiones establecidas en el "Programa de Inversiones Iniciales" y el "Programa de Inversiones de Desarrollo" según fueran aprobados.
13. No constituir y/o mantener la "Garantía de Cumplimiento de Contrato".
14. Cesión total o parcial del Contrato de Gestión Integral sin autorización previa del MDN.
15. Abandono de la obra con interrupción de los trabajos. En este supuesto el MDN podrá tomar posesión de la misma de inmediato previo inventario circunstanciado de la situación.
16. Toda acción u omisión que revele una política deliberada que coloque o pueda colocar al AIC en una situación de desventaja operativa comercial y de servicios respecto de los demás aeropuertos de la región.
17. Trato discriminatorio, arbitrario, abusivo o inadecuado a los usuarios del AIC, fehacientemente comprobado.

5.1.2 Liquidación del Contrato de Gestión Integral por resolución.

Adoptada la resolución rescisoria por el MDN, ésta será elevada para su aprobación por el Poder Ejecutivo. La resolución será notificada al Contratista por los medios que se establezcan en el contrato, comunicando tanto la resolución del MDN que declara rescisión como su correspondiente aprobación por el Poder Ejecutivo.

Operada la resolución del Contrato de Gestión Integral por incumplimiento del Contratista, el MDN procederá a ocupar el área y tomar posesión de los bienes del AIC, labrándose la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones con noticia al Contratista.

La resolución del Contrato de Gestión Integral, derivada del incumplimiento del Contratista comporta la ejecución inmediata, a favor del MDN, de las Garantías correspondientes. Sin embargo, la ejecución de estas Garantías no impedirá que el MDN reclame la recuperación del valor total de los daños y perjuicios que hubiese sufrido como consecuencia del incumplimiento por parte del Contratista.

Seguidamente se liquidarán todas las obligaciones pendientes del Contratista, derivadas del Contrato de Gestión Integral. En la liquidación se incluirán, entre otros, los siguientes conceptos:

(a) El valor de los desperfectos y deterioros que le sean imputables, que presenten las obras e instalaciones según tasación de Perito Idóneo y que no deriven del uso normal.

(b) El importe de todos los créditos que tuviese el MDN contra el Contratista.

Practicada la liquidación y una vez notificada la misma al Contratista, éste deberá satisfacer su importe dentro del plazo de 30 (treinta) días hábiles. Transcurrido dicho plazo el MDN podrá hacer efectivo su crédito por la vía judicial.

5.1.3 Rescate del Contrato de Gestión Integral por el MDN.

El MDN, con la aprobación del Poder Ejecutivo, podrá proceder al rescate de la gestión del AIC cuando existan razones fundadas de interés público que lo hagan necesario o conveniente, mediante justa indemnización al Contratista.

En caso de rescate, se restituirá al Contratista: (i) la Garantía de Cumplimiento de Contrato; (ii) el valor de las inversiones en la construcción o reparación de inmuebles, realizadas conforme a los Programas de Inversiones aprobados por el MDN, neta de las depreciaciones acumuladas al final del ejercicio en que se produce el rescate. A estos efectos la vida útil considerada es la comprendida entre la finalización de la construcción o reparación hasta el cumplimiento del plazo del Contrato de Gestión Integral; iii) una parte proporcional de la suma pagada en el remate delas acciones, la que se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$I = \frac{K \times [1 - (1/1+i)^{(20-n)}]}{i}$$

Siendo:

I = la suma a reintegrar
n = años del Contrato de Gestión Integral al momento del rescate
i = Tasa Libor más 300 puntos básicos
K = la suma que surge de aplicar la siguiente fórmula:

$$K = \frac{P \times j}{1 - (1/1+i)^{20}}$$

siendo:
P = el precio total pagado por las acciones de la Sociedad Anónima
i = Tasa Libor más 300 puntos básicos

Asimismo, se transferirán al MDN sin costo para éste, los contratos celebrados por el Contratista que sean necesarios para la Gestión Integral del AIC. A este fin, en los contratos que celebre el Contratista deberá advertirse la posibilidad del rescate del Contrato de Gestión Integral.

5.2 Destrucción de las instalaciones del AIC.

La destrucción o grave daño, que impida la prestación de los servicios, de todas o de la mayor parte de las instalaciones y locales, por incendio u otros accidentes, siempre que se deba a caso fortuito o fuerza mayor, dará derecho al MDN para optar entre la extinción del Contrato de Gestión Integral sin indemnización alguna o la reconstrucción de las obras en la forma y plazo que se acuerde con el MDN, sin que, en este último supuesto, se altere el plazo del Contrato de Gestión Integral.

En caso que se opte por la extinción del Contrato de Gestión Integral, quedarán a favor del MDN las posibles indemnizaciones de compañías de seguros por el siniestro ocurrido a bienes inmuebles o muebles propiedad del MDN.

5.3 Devolución de las instalaciones al MDN.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles. Las obras y equipos incorporados por el Contratista pasarán a ser propiedad del MDN.

En caso de que las construcciones, instalaciones o equipos resulten obsoletos por el avance tecnológico o no interesen a la Administración, ésta podrá optar entre requerir al Contratista su retiro, su actualización tecnológica o la demolición parcial o total de lo construido o instalado a su costo. En el supuesto que el Contratista no actuara en consecuencia, el MDN podrá proceder subsidiariamente, por sí o a través de terceros y a cargo de aquél.

Una vez concluido el plazo del Contrato de Gestión Integral, las áreas, bienes e instalaciones deberán ser devueltas en las mismas condiciones en que fueron entregadas, salvo el razonable desgaste por el uso normal y el transcurso del tiempo.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de 180 (ciento ochenta) días calendario, contados a partir del término del plazo del Contrato de Gestión Integral, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios y con el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del contrato, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 4.18.

De la recepción de las instalaciones por parte del MDN se labrará la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones (acta notarial) en presencia del Contratista o de su representante, si compareciese. En esta Acta se reseñará el estado de conservación de los bienes devueltos al MDN, especificándose los deterioros que presenten. Si existiesen deterioros no imputables al desgaste natural por el uso legítimo, el Acta servirá de base para la determinación del importe de las reparaciones necesarias, que se exigirá al Contratista.

fs. 33

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO A– BASES TECNICAS

DINACIA

fs. 34

INDICE ANEXO A BASES TECNICAS

1. GENERALIDADES

1.1. INTRODUCCIÓN
1.2. SITIO AEROPORTUARIO
1.3. INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
1.3.1. AREA DE MOVIMIENTO
1.3.2. ÁREA ACTUAL DE TERMINAL DE PASAJEROS Y CARGA
1.3.3. OTROS EDIFICIOS ACTUALES Y VIALIDAD
1.3.4. INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ELECTRÒNICAS
1.3.5. OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS

2. CONDICIONES PARTICULARES

2.1. LIMITE TERRITORIAL
2.1.1. AREA DE EJECUCION DEL CONTRATO
2.1.2. AREA DE OPERACIÓN DEL PUERTO LIBRE
2.2. CONSIDERACIONES ESPECIALES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS
2.3. SEGURIDAD
2.4. IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO

3. PLAN MAESTRO

3.1. DEFINICION
3.2. GUÍAS PARA EL PLAN MAESTRO
3.3 PRESENTACIÓN

4. OBRAS NUEVAS

4.1 DEFINICIÓN DE GRUPOS DE OBRA

4.2 ÁREA DE MOVIMIENTO

4.2.1 MEMORIA DESCRIPTIVA Y ESPECIFICACIONES

4.2.2 PAVIMENTOS AERONÁUTICOS Y OBRAS DE VIALIDAD

4.2.3 DRENAJES

4.2.4 PRESENTACION DE PROYECTOS Y CRONOGRAMA

4.3 AYUDAS VISUALES

4.3.1 MEMORIA DESCRIPTIVA

4.3.2 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS DE LOS EQUIPOS DE AYUDAS VISUALES

4.3.3 PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS

4.4 CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE OBRAS ELÉCTRICAS Y DE COMUNICACIONES

4.4.1 RESPONSABILIDADES DE LA DI.NA.CIA.

4.4.2 RESPONSABILIDADES DEL CONTRATISTA

4.5 SUMINISTROS

4.5.1 RADIO AYUDAS, RADAR Y COMUNICACIONES AERONÁUTICAS

4.5.2 TENDIDO DE FIBRA ÓPTICA

4.5.3 SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

4.5.4 SISTEMAS METEOROLÓGICOS

4.6 TERMINAL DE CARGA Y CORREOS

4.6.1 TERMINAL DE CARGA AÉREA ACTUAL

4.6.2 NUEVAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

4.6.3 INFORME TÉCNICO, INSTRUCCIONES DE PROYECTO

4.6.4 NORMAS TÉCNICO-CONSTRUCTIVAS

4.6.5 INSTALACIONES

4.6.6 VIALIDAD Y ACCESO

4.6.7 OBRAS COMPLEMENTARIAS

4.6.8 INTERVENCIONES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
4.7 NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS
4.7.1 GENERALIDADES
4.7.2 ASPECTOS A CONSIDERAR EN EL PARTIDO ARQUITECTÓNICO
4.7.3 ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO DE INSTALACINES
4.7.4 MANTENIMIENTO EDILICIO
4.7.5 PRESENTACION DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS
4.8 OTRAS NUEVAS CONSTRUCCIONES
4.8.1 EDIFICIO DE BOMBEROS
4.8.2 PLANTA DE TRATAMIENTO DE LIQUIDOS RESIDUALES
4.8.3 INSTALACION PARA LA TERMO DESTRUCCION DE RESIDUOS SOLIDOS
4.8.4 ESTACIONAMIENTOS Y ACCESOS AL TERMINAL DE PASAJEROS
4.8.5 PRESENTACION DEL PROYECTO

5. GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA

5.1. INFRAESTRUCTURA EDILICIA Y VIAL DEL AREA PUBLICA
5.1.1. PLAN DE PUESTA A PUNTO
5.1.2. PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO
5.1.3. INCUMPLIMIENTOS
5.2. PAVIMENTOS DEL AREA DE MOVIMIENTO

6. LAMINAS

PD.001 , PD.002

fs. 37

1. GENERALIDADES

1.1 INTRODUCCIÓN

Contenido

La información contenida en estas bases técnicas refiere a las condiciones actuales de la infraestructura existente, datos históricos de los principales actores de la demanda (aeronaves, pasajeros y carga) y los requisitos técnicos de las obras exigidas al Contratista.

Antecedentes

El A.I.C. fue inaugurado en 1947 y desde entonces se han realizado inversiones con la finalidad de brindar infraestructura, equipamiento e instalaciones de acuerdo con la demanda de usuarios y operadores aéreos, así como cumplir con las normas internacionales. En tal sentido se han efectuado obras de ampliación y modernización de los Terminales de Pasajeros y Carga, mejoramiento de ayudas para la navegación aérea y obras de mantenimiento de infraestructura en pistas, calles de rodaje y plataformas.
En 1980 se efectuaron obras de refuerzo en la pista principal .
A partir de 1994 se realizó el proyecto URU/94/003 con el objetivo inicial de modernizar y adecuar el área de movimiento del A.I.C. a las necesidades de la demanda.
En el año 1996 se amplió el mencionado proyecto con el objetivo de elaborar un Plan Maestro que incluyera las obras necesarias para el A.I.C. en el período (2000 – 2020), bajo la modalidad de Concesión, revisado posteriormente en el 2000 por un período de 10 años.
Hoy tomando como antecedentes estos trabajos, se realizaron modificaciones de las bases técnicas anteriores para ajustarse a las realidades actuales.

Rol del A.I.C.

El país asiste a un proceso de integración regional y mundial, hecho que determina una adaptación a las exigencias que ello implica, tanto en lo que se refiere al rol en la región (valores administrativos, comerciales, industriales y de servicios) como en su relación con el resto de la comunidad internacional, por lo que el A.I.C. se presenta como posible centro intermodal de transporte.
El A.I.C. deberá contar con una infraestructura dotada de la calidad y eficiencia de servicio que lo ubiquen en niveles de orden internacional, en su condición de "Puerta de Entrada del País y de la Región"

1.2 SITIO AEROPORTUARIO

Predio del A.I.C.

Se proporciona un plano general (PD001 del Capitulo 6 de estas bases) donde se observa el desarrollo actual de la infraestructura:

a) Zona ocupada por el Aeropuerto, dependiente de la DINACIA.
b) El área militar dependiente de la Fuerza Aérea.
c) Área de uso administrativo de la DINACIA.
d) Otras áreas.

Estas áreas mencionadas son unas 800 hás, de las cuales se afectarán aproximadamente 480 hás. a la explotación del Contratista.

Límites del Predio del A.I.C.

El predio aeroportuario está limitado hacia el norte por la Ruta Nacional 102, al este y sur por la Ruta Nacional 101 y Camino Carrasco, al oeste por los Bañados y el Parque Roosevelt, el Camino de las Torcacitas y el Camino a la Ruta Nacional 102.

Entorno del Aeropuerto

El Contratista deberá tener en cuenta entre otras las siguientes consideraciones

a) La proximidad de la Ruta Nacional 101 al umbral de la cabecera 24, ya que la extensión de pista proyectada prevé la utilización del concepto umbral desplazado.
b) La proximidad del Bañado y del Parque Roosevelt.
c) Parte del recorrido del Oleoducto (José Ignacio – La Teja) pasa dentro del predio, próximo al alambrado perimetral.
d) En las vecindades, el área habitada está compuesta de pequeñas parcelas con viviendas. de uno o dos niveles con muy bajo factor de ocupación de suelo. La densidad de población es también baja, y existen pequeñas áreas cultivadas.
e) El estudio de la zona de influencia del ruido.
f) Los vínculos terrestres.
g) Los aspectos topográficos y geológicos de la zona.

Vínculos existentes del A.I.C.

Dentro del sitio aeroportuario se indican las principales instalaciones que permanecerán en las ubicaciones que se indican y bajo la supervisión de la DINACIA.

a) Al oeste de la pista 01-19 se ubica la estación receptora.
b) Al norte de la cabecera 24 se emplaza la estación transmisora.
c) Entre las pistas 06-24 y 01-19 se encuentra el V.O.R., el D.M.E. y el Glide Slope.
d) La Estación Meteorológica se emplaza próxima al acceso al predio aeroportuario en la intersección de la ruta Nacional 101 y la ruta Interbalnearia.
e) El Centro de Control de Tránsito Aéreo está emplazado al norte de la pista 06-24, próximo a la cabecera 24.
f) La Estación Radar contigua a la Estación Meteorológica.
g) La instalación de un nuevo ILS que sirve a la cabecera 19

1.3 INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

Se describen en forma sumaria las instalaciones con que cuenta el AIC.

1.3.1 AREA DE MOVIMIENTO

Descripción general del sistema

El Aeropuerto Internacional de Carrasco tiene actualmente un sistema de pistas, calles de rodaje y plataforma formado por los elementos descriptos a continuación (figuras A y B).

Pistas

Una pista principal, 06-24, con una longitud de 2.700 m, y con un ancho de 45 m, con márgenes asfálticos, con un stopway de 150 m de longitud más allá de la cabecera 06 y clearways de 250 m de longitud más allá de ambas cabeceras. La franja de pista tiene un ancho de 300 m, mientras que la franja nivelada tiene un ancho de 150 m. Los pavimentos son flexibles, con excepción de los últimos 250 m en la cabecera 24, que son de tipo rígido.

Una pista secundaria, 01-19, con una longitud de 2.250 m y con un ancho de 45 m, con márgenes asfálticos. También en este caso la franja de pista tiene un ancho de 300 m, mientras que la franja nivelada tiene un ancho de 150 m. Los pavimentos son mixtos. Se acaban de finalizar las tareas de rehabilitación de los pavimentos.

Sistema de calles de rodaje

Calle de rodaje A, con ancho de 23 m, sin márgenes asfálticos, con pavimento flexible, que enlaza la plataforma con el umbral 01 (Tramo T1) y este umbral con el umbral 06 (Tramo T2).

Calle de rodaje B, con ancho de 23 m, sin márgenes asfálticos, con pavimento flexible, con la exclusión del tramo T7 que tiene pavimento rígido, que enlaza la plataforma con la cabecera 28 (Tramos T8 y T6), esta última con la calle de rodaje D (Tramo T5) y después con el umbral 24 (Tramo T7).

Calle de rodaje C, con ancho de 23 m, sin márgenes asfálticos, con pavimento flexible, que enlaza la plataforma con la pista 06-24 (Tramo T4-2) y ésta ultima con el umbral 19 (Tramo T4-1), se acaban de realizar las tareas de rehabilitación de pavimentos de este tramo.

Calle de rodaje D, con ancho de 23 m, sin márgenes asfálticos, con pavimento rígido, que enlaza la calle de rodaje B con la pista 06-24.

Calle de rodaje E, con ancho de 18 m, sin márgenes asfálticos, con pavimento rígido, que enlaza la plataforma con el umbral 10, atravesando la pista 06-24.

Plataforma

La plataforma está constituida por un área de unos 145.000 m^2, con pavimento rígido en las áreas S1, S2, S3 y S7, y pavimento flexible en las áreas S4, S5 y S6 (véase figura B), y actualmente se han construido 30.000 m^2 en pavimento de hormigón para aeronaves de fuselaje ancho.

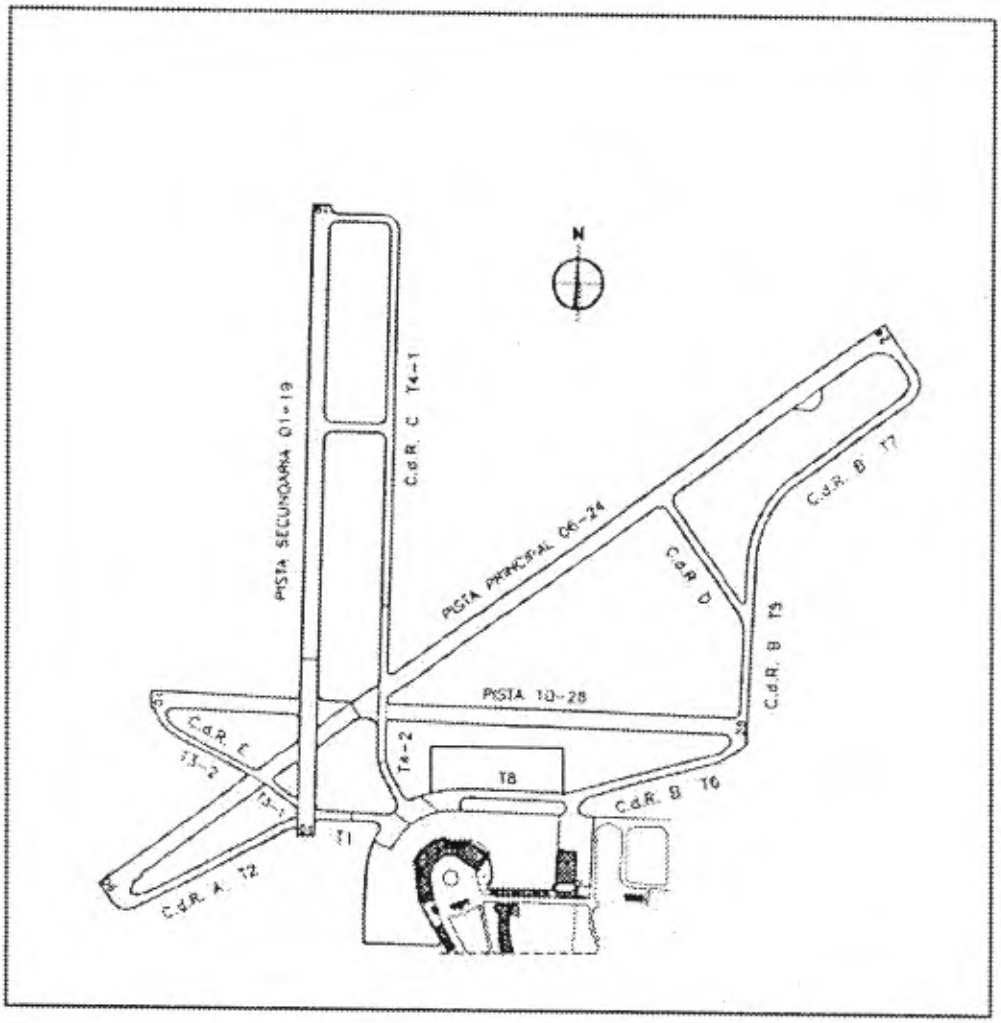


FIG. A – Esquema de pistas y calles de rodaje actual

fs 42

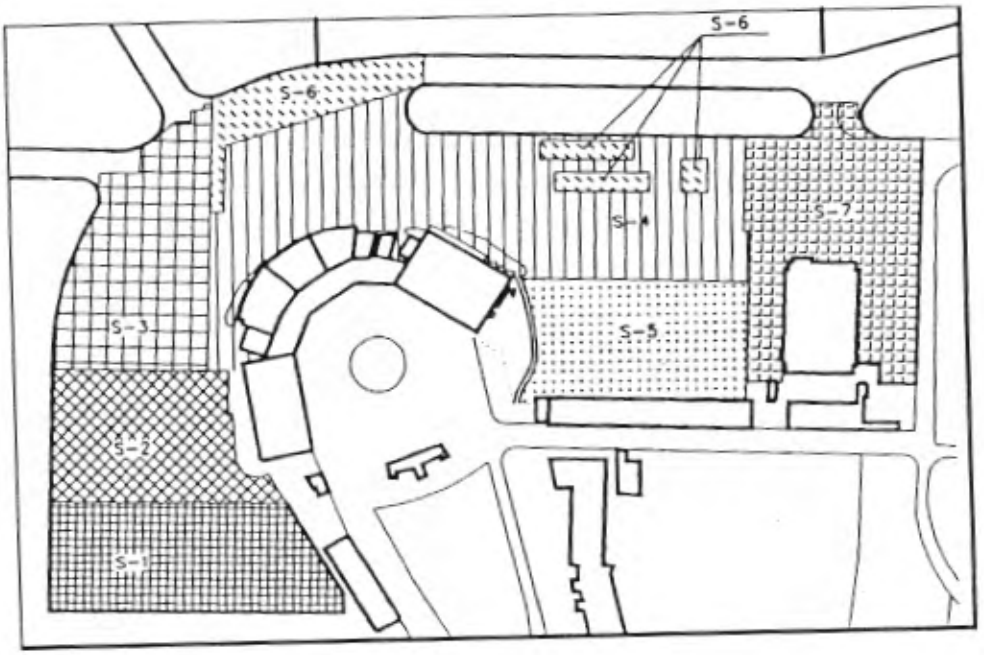


FIG. B – Esquema de la plataforma actual

Capacidades operativas actuales de la pista 06-24

Con la longitud actual, la pista 06-24 admite aviones con las cargas máximas en despegue indicadas en la tabla 1.

Tabla 1 - Máximas cargas en despegue (ton.)
Pista 06-24

Tipo de avión	MTOW	Cargas en desp. a + 15° C	Cargas en desp. a + 30° C
B747-400	362,9 - 394,6	362 ÷ 366	357 ÷ 359
B747-200/300	351,5 - 377,8	320 ÷ 360	318 ÷ 348
B767-300	156,5 - 184,6	155 ÷ 184	152 ÷ 175
MD11	273,3	260 ÷ 263	257 ÷ 261,5
DC10-30/40	251,7	213 ÷ 242,5	206 ÷ 234
B707	141,7 - 151,5	130 ÷ 142	121 ÷ 139
B727-200	83,9 - 95,1	81,7 ÷ 93	81,5 ÷ 91
B757	99,7 - 108,8	MTOW	MTOW
A310	132	MTOW	MTOW
MD80	63,5 - 72,6	MTOW	MTOW
B737-300	56,4 - 62,8	MTOW	MTOW

Nota: las cargas en despegue cambian según el tipo de motorización; los valores presentados en la tabla son los máximos y los mínimos con las diferentes motorizaciones.

A continuación se presentan las penalizaciones de los valores de las cargas máximas al despegue, según lo que se ha indicado en la tabla 1, relacionadas con radios de acción diferentes:

- radio de 1.000 NM
  ninguna penalización para todos los aviones que utilizan la escala y para los aviones que la utilizarán en el futuro;

- radio de 3.000 NM

  ninguna penalización significativa para los diferentes aviones; nunca resulta limitado el número de pasajeros que se pueden transportar (capacidad máxima de transporte de cada avión);

- radio de 4.000 NM

  notables penalizaciones en lo que respecta al "payload" máximo, que reducen también el número máximo de pasajeros que se pueden transportar para los diferentes tipos de aviones; sólo ligeramente penalizados son el B767, el MD11 y el B747-400;

- radio de 5.500 NM

  con la excepción del B767 y del B747-400, que pueden transportar el número máximo de pasajeros característico de su capacidad -pero con notables penalizaciones en lo que respecta al "payload" máximo - todos los demás aviones presentan fuertes penalizaciones que reducen también el número máximo de pasajeros que pueden transportar.

La pista 06-24 será prolongada llevándola a 3.000 m categoría 4E, se indica en tabla N°2 las cargas previstas. Esta tarea será responsabilidad del Contratista de acuerdo al Proyecto Etapa II que se adjunta como Apéndice de estas bases.

Futuras capacidades operativas de la pista 06-24

Con la ampliación de la pista 06-24 a 3.000 m se podrán alcanzar las cargas al despegue indicadas en la tabla 2.

Tabla 2 – Cargas máximas al despegue (ton.)
Pista 06-24

Tipo de avión	MTOW	Cargas en desp. a + 15° C	Cargas en desp. a + 30° C
B747-400	362,9 - 394,6	362,9 ÷ 382	362,9 ÷ 373
B747-200/300	351,5 - 377,8	333 ÷ 374	329 ÷ 365
B767-300	156,5 - 184,6	156,5 ÷ 182,5	156,5 ÷ 179
MD11	273,3	MTOW	270,5 ÷ 273,3
DC10-30/40	251,7	225 ÷ 251,7	215 ÷ 248
B707	141,7 - 151,5	137 ÷ 149	128 ÷ 146
B727-200	83,9 - 95,1	MTOW	83,9 ÷ 94

B757	99,7 - 108,8	MTOW	MTOW
A310	132	MTOW	MTOW
MD80	63,5 - 72,6	MTOW	MTOW
B737-300	56,4 - 62,8	MTOW	MTOW
Nota: las cargas al despegue cambian según el tipo de motorización, los valores presentados en la tabla son los máximos y los mínimos con las distintas motorizaciones.			

A continuación se presentan las penalizaciones en las cargas máximas al despegue, en relación a los diferentes radios de acción:

- radio de 1.000 NM

  ninguna penalización para todas las aeronaves que utilizan la escala y para aquellas que la utilizarán en el futuro;

- radio de 3.000 NM

  no se dan penalizaciones importantes para los diferentes tipos de aeronaves; nunca está limitado el número máximo de pasajeros que se pueden transportar y el "payload" es prácticamente siempre el máximo posible;

- radio de 4.000 NM

  todas las aeronaves que efectúan vuelos de larga distancia no tienen penalizaciones en lo que respecta al número máximo de pasajeros que pueden transportar, con la excepción del DC10-30/40 que tiene una pequeña penalización; sin embargo para todas las aeronaves (excluidos el MD11 y el B757) existen limitaciones más o menos importantes del "payload" máximo;

- radio de 5.500 NM

  con la excepción del B767, del B747-400 y del MD11, que pueden transportar el número máximo de pasajeros conforme a sus capacidades, pero con grandes penalizaciones en lo que respecta al "payload" máximo, todas las demás aeronaves presentan fuertes penalizaciones que reducen también el número máximo de pasajeros que se pueden transportar.

Capacidades operativas actuales de la pista 01-19

Con la ampliación de la pista 01-19 a 2.250 m se alcanzan las cargas al despegue y al aterrizaje indicadas en las tablas 3 y 4. Para la habilitación de la pista falta finalizar con la colocación de las ayudas visuales y el ILS en Cat. I, actualmente en ejecución.

Tabla 3 – Cargas máximas al despegue (ton.) Pista 01-19			
Tipo de avión	*MTOW*	**Cargas al desp. a + 15° C**	**Cargas al desp. a + 30° C**
B747-400	362,9 – 394,6	333 ÷ 337	328 ÷ 330
B747-200/300	351,5 – 377,8	295 ÷ 330	290 ÷ 324
B767-300	156,5 – 184,6	147,5 ÷ 172,5	143 ÷ 169
MD11	273,3	236 ÷ 238	233 ÷ 236
DC10-30/40	251,7	197 ÷ 222	190 ÷ 212
B707	141,7 – 151,5	119 ÷ 131	112 ÷ 129
B727-200	83,9 – 95,1	74 ÷ 87	74 ÷ 85,7
B757	99,7 – 108,8	MTOW	MTOW
A310	132	MTOW	MTOW
MD80	63,5 – 72,6	63,5 ÷ 69,4	62,5 ÷ 67,3
B737-300	56,4 – 62,8	MTOW	56,4 ÷ 62,1
Nota: las cargas al despegue cambian según el tipo de motorización; los valores presentados en la tabla son los máximos y los mínimos con las distintas motorizaciones.			

Tabla 4 – Cargas máximas al aterrizaje (ton.) Pista 01-19			
Tipo de avión	**MLW**	**Cargas al aterrizaje con pista seca**	**Cargas al aterrizaje con pista mojada**
B747-400	260,3 - 285,7	MLW	260,3-267 (flap 30°)
B747-200/300	255,8 - 285,7	MLW	255,8-265 (flap 30°)
B767-300	136,1 - 145,1	MLW	MLW
MD11	195 - 213,8	MLW	195-196 (flap 30°)
DC10-30/40	182,8 - 186,4	MLW	MLW
B707	94 - 112,1	MLW	84-112,1
B727-200	70,1 - 73,1	MLW	MLW
B757	89,8	MLW	MLW
A310	118,5	MLW	MLW
MD80	58,1 - 63,3	MLW	MLW
B737-300	51,7 - 52,5	MLW	MLW

Evaluaciones funcionales sobre el sistema de calles de rodaje

El sistema de calles de rodaje existente en el AIC es bueno, desde el punto de vista funcional, porque permite enlaces directos con las diferentes cabeceras de las pistas y además permite la salida de las pistas con rapidez para los aviones que aterrizan.

Evaluaciones operacionales sobre la plataforma

La forma particular de la plataforma permite explotar correctamente y en manera óptima la superficie disponible, que es bastante amplia, para obtener un número de plazas de estacionamientos adecuado para el tráfico actual.

1.3.2 ÁREA ACTUAL DE TERMINAL DE PASAJEROS Y CARGA

Área terminal y vínculos exteriores

Actualmente los Terminales de Pasajeros y de Carga están ubicados al sur del sistema de pistas. Esta área está enlazada con Av. de las Américas, Camino Carrasco y la Ruta Nacional 101 por una vialidad propia del Aeropuerto cuyas características planimétricas se brindan en los planos correspondientes.
El sistema de acceso es común para pasajeros y carga.
El actual edificio Terminal de Pasajeros se construyó en fases sucesivas y está funcionalmente organizado en un único nivel para el procesamiento de pasajeros entrados y salidos.

Configuración del área terminal

En la misma se ubican los siguientes edificios:

- Terminal de Pasajeros, conformado por tres edificios vinculados funcionalmente que son el de partidas, el central y el de arribos. El terminal de pasajeros se ubica al norte del complejo de edificios del A.I.C.
- Terminal de Carga, se desarrolla a lo largo del lado este del área terminal de pasajeros con frente a la vialidad de acceso al A.I.C.
- El edificio de gestión, depósito y mantenimiento de los medios de rampa, con frente sobre la vialidad de salida del A.I.C.
- El hangar de mantenimiento de aeronaves ocupado por la compañía Pluna al este del Terminal de Pasajeros y al nordeste del Terminal de Carga, inmediatamente adyacente al área de la Brigada I;

- Un edificio destinado a depósitos para las compañías aéreas , otros usuarios y estación de Bomberos al sudeste del Terminal de Pasajeros y al norte del Terminal de Carga.

Terminal de Pasajeros

El actual Terminal de Pasajeros está constituido básicamente por tres edificios: los dos edificios laterales constituyen el área de salidas hacia el oeste y el de arribos hacia el este, y el central contiene las salas de espera, embarque nacional e internacional y la mayor parte del área comercial.
La superficie total es de unos 16.000 m^2. (Figura C)
En el año 2001 se procesaron 950.000 pasajeros.

Terminal de Carga

El actual Terminal de Carga tiene una superficie cubierta de unos 6.000 m^2.
La terminal está formada por edificios independientes y contiguos, construidos en diferentes períodos y utilizados para importaciones y exportaciones.
Actualmente todos los edificios están en un estado de mantenimiento precario y son inadecuados a las necesidades del tráfico.

En el año 2001 el tráfico de carga del AIC ascendió a un volumen global de 26.000 toneladas/año y, por lo tanto, el coeficiente de uso de la terminal se aproxima a las 5 toneladas/m^2/año. Este parámetro, para un sistema operativo no mecanizado, evidencia un estado de funcionalidad próximo a la saturación.

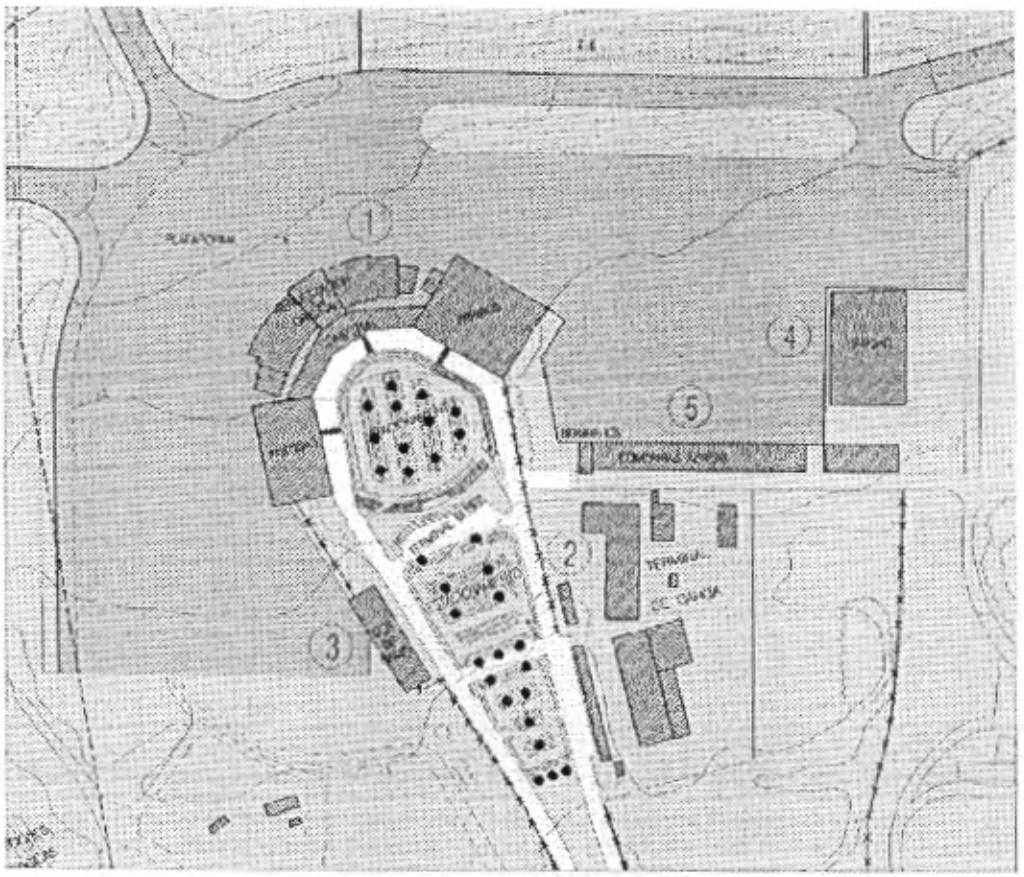


FIG. - C Detalle de Edificios Terminales actuales del A.I.C.

1.3.3 OTROS EDIFICIOS ACTUALES Y VIALIDAD

Edificio de gestión, depósito y mantenimiento de medios de rampa

El edificio, construido hace una década, es de forma rectangular y cuenta con una superficie útil interna de 2.090 m² distribuida como sigue:

- un área en el "lado aire", con superficie total de aprox. 1.225 m², destinado a depósito de los medios de rampa con espacios para el mantenimiento;
- un área en el "lado tierra", con superficie total de aprox. 345 m², destinada a talleres de mantenimiento y almacenes para las partes de recambio;
- un área en entrepiso, en el "lado tierra", con superficie total de aprox. 520 m², que comprende esencialmente oficinas administrativas y de gestión de los servicios de rampa.

Tiene un buen nivel arquitectónico y funcional, respecto al uso a que está destinado.

Depósitos de las Compañías Aéreas, Estación de Bomberos y otras

Se trata de un edificio de 150 x 20 m, con unos 50 años de construcción y con bajo nivel de mantenimiento.
En este edificio se encuentran la actual Estación de Bomberos y locales fundamentalmente para uso de las Compañías Aéreas.
Existen otros edificios menores dedicados a depósitos varios.

Vialidad de acceso, vialidad interna y estacionamientos

El A.I.C. ubicado en el departamento de Canelones, al este de la ciudad de Montevideo de cuyo centro dista unos 18 Km, presenta tres vías principales de acceso que confluyen en una rotonda: Camino Carrasco, Av. de las Américas y Ruta Nacional 101.
El sistema vial de acceso al área terminal tiene 10,50 m de ancho (tres carriles de circulación).
La senda de entrada se dirige hacia la acera de llegadas, sigue con trazado semicircular en la parte frontal del Terminal de pasajeros hasta la acera de salidas y prosigue en salida hasta volver a la rotonda de origen.
La calle de entrada en su primer tramo sirve de acceso al lado tierra del Terminal de Carga, asimismo en esta senda se ubica el acceso de otros servicios (Bomberos, Compañías Aéreas, etc.).

1.3.4 INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTRÓNICAS

Ayudas Visuales

La pista principal, 06-24, posee iluminación de borde, fin, umbral, centro, toque de pista un sistema PAPI (luces indicadoras de pendiente de precisión) para la cabecera 06 y un ALS (Sistema de luces de aproximación) reducido de 360 metros, Carteles guía para la circulación; luces de borde de calle de rodaje.
La pista secundaria, 01-19, está dotada de: luces de aproximación MALSR CAT I (Sistema de luces de aproximación de intensidad media con luces indicadoras de alineamiento intermitentes) en la cabecera 19; luces de aproximación SALS (Sistema sencillo de luces de aproximación) en la cabecera 01; indicación PAPI en ambas cabeceras; luces de umbral en ambas cabeceras; luces de borde de pista; luces de fin de pista; RTIL (luces

identificación de umbral de pista) para la cabecera 01; Carteles guía para la circulación; luces de borde de calle de rodaje.
La plataforma esta dotada de iluminación acorde a las normas de OACI.

Radio Ayudas Radar y Comunicaciones Aeronáuticas.

El AIC posee una estación VOR / DME como apoyo a los procedimientos de aterrizaje de no precisión y procedimientos de navegación en ruta.
Dispone de dos centros (al norte del predio AIC) para las comunicaciones: Estación Receptora ubicada al Oeste de la pista 01-19; y Estación Transmisora ubicada al Este de la pista 01-19.
La Torre de Control y el Centro de Control están próximos a la Estación Transmisora.
Posee Estación RADAR próxima a la cabecera 24.
Una red de cables telefónicos instalados en el predio del AIC forman la red de control y estado de las Radio Ayudas y Comunicaciones aeronáuticas entre: el Terminal de Pasajeros, la estación Receptora, la estación Transmisora, el Centro de Control, la estación de Radar y otros.

Suministro de Energía y Usinas Eléctricas

La energía a las distintas instalaciones del AIC es suministrada por las siguientes sub estaciones de UTE: Usina Sur; Usina Este, Usina Transmisora; Receptora; Radar; Centro de Control; Edificio Terminal, Hangar Pluna; DGIA y Terminal de Cargas.

Usina sur

La Usina Sur recibe energía comercial de UTE en 6 kV y por medio de una sub estación propia y dos transformadores reductores distribuye la energía para los diferentes circuitos en 380 Vac.
La Usina Sur provee energía eléctrica a parte de las instalaciones del AIC:
Ayudas Visuales; Estación meteorológica pista 01; Equipo Localizador de la Pista 24; y de la Pista 19; Estación VOR / DME; Edificio sede de la DINACIA y otros.
La misma cuenta con dos generadores de energía reserva de 300 kW y transferencia automática entre grupos y red.

Usina transmisora

La Usina Transmisora recibe energía comercial de UTE en 15 kV y por medio de una sub estación propia y un transformador reductor distribuye la energía para los diferentes circuitos en 380 V.
La Usina Transmisora provee la energía eléctrica a los circuitos de ayudas visuales actuales y futuros; sala de equipos transmisores de comunicaciones del servicio de tránsito aéreo y Equipo Glide Slope de las pistas 24, 19 y a la Estación VOR/DME.
La misma posee dos generadores de energía reserva de 300 kW y transferencia automática entre grupos y red.

Usina este

La Usina Este ubicada próxima al terminal de arribos recibe energía comercial de UTE en 6kV y por medio de una sub estación de UTE y dos transformadores reductores distribuye la energía para los diferentes circuitos en 380 V.
La Usina Este provee con energía eléctrica los circuitos de edificio de arribos, partidas, edificio central y torres de iluminación de la plataforma.
Esta usina cuenta con dos grupos generadores de 200 kW cada uno.

Sistema de control y monitoreo remoto de las Ayudas Visuales

El Sistema de control y monitoreo comprende la conexión de los reguladores de corriente constante instalados en Pista 01 19.
El sistema suministra el comando y el control en los siguientes puntos: oficina de operaciones del edificio terminal; usina sur; planta transmisora; usina este; y torre de control.
El sistema instalado permite visualizar el estado de la energía eléctrica, de Usina Sur, Usina Transmisora, Usina Este y Centro de Control.
Controla todos los reguladores de la pista 01 19; calles de rodaje: regulador de las luces de borde de pista 06 24 y ALS de la pista 24 e iluminación de plataforma.
El sistema es de tipo computarizado, con conexión entre los distintos puntos de comando y control por cable de fibra óptica (monomodo) para la transmisión y recepción de datos.

Tendido de Fibra Óptica

El tendido de fibra óptica configura un anillo de fibra óptica de 24 hilos perimetral que une la Usina Sur, la Estación Receptora, la Usina Transmisora, la Torre y Centro de Control, la Estación RADAR, el Terminal de Pasajeros con la Usina Sur y Usina Este.
El tendido actual permite efectuar la conexión de: Usina Sur, Estación Receptora, Usina Transmisora, Torre de Control y Usina Este.

Central telefónica

La Central telefónica está ubicada en el subsuelo del terminal del AIC, adquirida e instalada en 1985 por DINACIA con capacidad de 600 lineas internas y 60 líneas externas 3 posiciones de operadora, marca GTE modelo GTD 1000FL
Actualmente tiene activas 20 lineas externas, 368 internos, 2 puestos de operadora y equipo detallador de llamadas MDR.
Su correspondiente red de cables en todo el predio del AIC.
Terminal y distribuidor telefónico de ANTEL en el subsuelo con todas las líneas de telefonía (urbanas, datos etc) de todos los usuarios compañías aéreas, Base Aérea, locales comerciales etc.
El mantenimiento integral de la central telefónica y de la red de cables está contratado con la empresa Siemmens.

1.3.5 OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS

Aviación General

El A.I.C. no cuenta con un Terminal exclusivo para la Aviación General. Se dispone de un área de hangares, ubicada entre las instalaciones de la DINACIA., Camino Carrasco, la vialidad de salida del A.I.C. y la plataforma oeste, vinculada mediante una calle de rodaje con la plataforma principal.

Existen 10 hangares individuales en forma de "T", 3 hangares rectangulares de mediano porte y dos mayores con un area cubierta total de 1.800 m2.

Suministro de combustibles de aviación

El suministro de combustible a las aeronaves se realiza a través de camiones cisterna de 10.000 y 30.000 litros que se abastecen de la planta de combustible con acceso por la Ruta Nacional 101.
El abastecimiento de combustible a las aeronaves se realiza por camiones que circulan a través de las instalaciones militares de la Base de la Fuerza Aérea.

ver pag 326

Rescate y extinción de incendios

El cuartel del grupo de rescate y extinción de incendios se ubica en el extremo oeste del edificio de depósitos de Compañías Aéreas.
Cuenta con un área de 105 m^2 y con un cobertizo para los camiones lanza agua.

Es operado por personal de la Dirección Nacional de Bomberos dependiente del Ministerio del Interior y con equipamiento de la DINACIA.
Posee un pozo subterráneo para extracción de agua con 3 tanques elevados de 10.000 lts. cada uno.

Correos

El A.I.C. cuenta con oficina de atención al público y depósito del Correo Nacional, ubicada en el edificio central del edificio Terminal de Pasajeros.
Cuenta con una planta baja vidriada de atención al público, una planta alta de administración y un subsuelo de depósito donde se colocan las sacas, llegando a este depósito a través de un túnel para vehículos de servicios.
Los servicios privados de courier cuentan con un área ubicada entre el edificio de arribos y el Edificio Central.
Este sector que cuenta con 2 niveles, está vinculado directamente a plataforma, recibiendo los paquetes desde las aeronaves a través del servicio a terceros.
También se procesan pequeños paquetes dentro del Terminal de Cargas.

Telecomunicaciones

Las telecomunicaciones para el servicio del público, las brinda la Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL).
El telecentro de ANTEL está emplazado en el edificio central del Terminal de Pasajeros, existiendo una red de cabinas individuales.
Los restantes servicios telefónicos los brinda DINACIA.

Estación de suministro de combustibles al público

La estación de servicio de combustibles para los vehículos automotores del lado público la opera y explota un Contratista de la Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Portland (ANCAP).
Esta estación de servicio se emplaza frente a la rotonda que recibe las calles de acceso y salida del A.I.C. en la intersección de Avenida de las Américas, Camino Carrasco y Ruta Nacional 101 y dentro del área del A.I.C.

Catering

El servicio de catering es prestado fundamentalmente por una empresa privada que realiza sus acuerdos directamente con las aerolíneas. Cuenta con una planta elaboradora ubicada fuera del predio del A.I.C. sobre Camino Carrasco (frente a las oficinas de la DINACIA.), accede a plataforma por el portón próximo a la estación de Bomberos, siendo el ingreso regulado por convenio con la DINACIA.

Torre de Control y Centro de Control

El Centro y Torre de Control de Tránsito Aéreo se emplaza al norte de la pista 06-24 , a 300 metros de la cabecera 24.
Al complejo del A.C.C. se accede a través de vialidad interna.
La nueva torre de control es de reciente construcción, con características dimensionales y de altura adecuadas para garantizar el cumplimento de las operaciones de control según estándares internacionales.
El nuevo edificio comprende también las oficinas de los servicios de centro de control de área del tráfico aéreo.

Depósitos de combustible de aviación

El depósito de carburante para los aviones está ubicado dentro del área de la Base de la Fuerza Aérea y, por lo tanto, posee un recorrido específico de conexión con la plataforma de estacionamiento de las aeronaves.
La capacidad de abastecimiento de la planta existente resulta suficiente para satisfacer la demanda expresada por el desarrollo del tráfico en el AIC previsible en el corto y mediano plazo. El área existente permite eventuales futuras expansiones de los depósitos, sin afectar otras actividades civiles o militares presentes en el aeropuerto.
El abastecimiento del mismo lo brindan las Empresas Esso y Shell.

Suministro de agua potable

El A.I.C. está servido por la red urbana de O.S.E., abasteciendo todos los servicios aeroportuarios como el Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, edificio de servicio a terceros, depósitos de compañías, hangares, bomberos y otros.
Para el Terminal de Pasajeros la red urbana abastece un tanque con clorador de 75.000 lts, que mediante un triple equipo de bombeo alimenta un tanque elevado de unos 30.000 lts.
Para los otros servicios, se suministra por ramales desde el tanque principal con los correspondientes medidores, con excepción del Terminal de Carga que se abastece directamente de la línea urbana.
La calidad del agua se comprueba periódicamente a través del análisis que efectúa la Administración de Obras Sanitarias del Estado (OSE) a solicitud de DINACIA.

Líquidos residuales

Los líquidos residuales (no pluviales) del Terminal de Pasajeros y área aeroportuaria, oficinas de la DINACIA, área militar y viviendas militares sobre la Ruta Nacional 101, son vertidos a una planta de tratamiento de líquidos residuales del tipo de canal activado.
En esta planta se vierte la sentina de las aeronaves que es transportada desde el avión por camiones cisternas, asimismo mediante bombeo se vierten los líquidos residuales de los

distintos servicios aeroportuarios indicados. Los efluentes son tratados durante el tiempo necesario para obtener los procesos bioquímicos. Completado el proceso de tratamiento el efluente se vierte al curso natural de agua (Arroyo Carrasco). El efluente vertido desde la planta no presenta problemas de contaminación.
La planta de tratamiento se construyó en 1980.

Residuos sólidos

Los residuos sólidos aeroportuarios pueden dividirse en dos sub-grupos:
El primero es el residuo que se produce por el funcionamiento de los distintos servicios y edificios de la zona aeroportuaria, es decir residuos locales que son posibles de recoger en forma directa.
El segundo tipo es el residuo que proviene de las aeronaves de los servicios de a bordo. Estos residuos necesitan una especial disposición.
Es de hacer notar que en este punto existen rigurosos controles sanitarios.

Suministro de energía eléctrica

El A.I.C. recibe energía eléctrica de la Administración de Usinas y Transmisiones Eléctricas (UTE), en acometida de 6.000 y 15.000 V.
La potencia requerida en los mencionados servicios es suficiente para las necesidades actuales. Se cuenta también con grupos electrógenos que alimentan sectores esenciales en el caso de interrupción de la energía desde la red.

Oficinas de la DI.NA.CIA.

Sobre Camino Carrasco se desarrollan la serie de edificios que alojan los distintos servicios de la DINACIA., existiendo oficinas administrativas, técnicas, depósitos y galpones.

Base Fuerza Aérea

Hacia el este de la terminal aeroportuaria, se extiende con frente sobre la Ruta Nacional 101, el área militar, y Brigada Aérea dependiente de la Fuerza Aérea.
La Base Aérea posee una plataforma vinculada al sistema de pistas del A.I.C. por una calle de rodaje que conecta con el borde este de la actual plataforma comercial.
La aeronave militar crítica que opera es el Hércules C-130, también operación eventual para aeronaves tipo Boeing 737 para uso presidencial y operación de helicópteros.

Oficina y Estación Meteorológica

La Dirección Nacional de Meteorología, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional es quién suministra la información meteorológica aeronáutica.
Cuenta con una oficina en el edificio central del A.I.C., desarrollada en dos niveles: planta alta para jefatura y administración y planta baja para atención al público.
El cometido de esta oficina es brindar la información meteorológica requerida por los usuarios de aerolíneas, operadores, pilotos, etc., realizando los pronósticos y vigilancia.
La oficina está vinculada al hall público, y a su vez tiene fachada al área de movimiento, prestando servicio las 24 horas.
La Estación Meteorológica de observación se ubica próxima a la cabecera 24, realizando observaciones meteorológicas durante las 24 horas.

2. CONDICIONES PARTICULARES

2.1 LIMITE TERRITORIAL

2.1.1 AREA DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El límite territorial que marcará el área de explotación y mantenimiento por parte del Contrato de Gestión, se fijó de tal modo que el Contratista cuente con el área necesaria para cumplir con las actividades previstas.
Será necesario que dentro de dicha área el Contratista brinde todas las facilidades al Estado y a sus Organismos competentes para que puedan realizarse sin restricciones todos los servicios que le corresponden.
En el Capitulo 6 de estas bases se incluye la lámina P.D. 001 estableciendo los límites territoriales del Contrato.

2.1.2 AREA DE OPERACIÓN DE PUERTO LIBRE

El Contratista tendrá un área de aproximadamente 4 hás, destinada a depósitos en régimen de Puerto Libre, cuya localización se indica en la lámina P.D. 002 del Capitulo 6, la que podrá disponer desde el día en que se apruebe el Plan Maestro.
Una vez que abandone el actual edificio terminal de pasajeros (día de puesta en funcionamiento del nuevo terminal de pasajeros) dispondrá de hasta 8 hás adicionales para este fin en el lugar que el Estado disponga teniendo en cuenta el Plan Maestro aprobado.

2.2 CONSIDERACIONES ESPECIALES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS

Servicios estatales dentro del sitio aeroportuario

Dentro del límite del Contrato de Gestión el Estado continuará prestando los servicios que requieren el tránsito o tendido de instalaciones que el Contratista deberá permitir sin restricciones:

a) Torre y Centro de Control.
b) Equipos de Radio Ayudas y Comunicaciones:
    1) V.O.R. – D.M.E.
    2) I.L.S.
    3) Estaciones Receptora y Transmisora.
c) Servicio de rescate y extinción de incendios.

d) Servicio de Policía Aérea
e) Meteorología
f) Migración y Aduana
g) AIS
h) Supervisión y Control
i) Todo aquel servicio que se indica en el presente decreto, o que se requiera en el futuro para el correcto desarrollo de las funciones del Estado.

Los empleados y funcionarios designados para realizar las diferentes prestaciones de todos los servicios, estarán debidamente individualizados y autorizados por la autoridad competente en materia de seguridad.

Área de Movimiento

El Contratista tendrá los derechos y responsabilidades que le confiere el diseño, la construcción, mantenimiento y explotación de este subsistema, obligándose a otorgar acceso sin limitaciones a los representantes del Estado debidamente autorizados, para realizar todas aquellas actividades que por su naturaleza les competa.

Ayudas Visuales

El Contratista será responsable de la provisión, instalación y mantenimiento de las ayudas visuales luminosas y no luminosas.

Radio Ayudas y Comunicaciones

Continuará bajo la órbita del Estado la planificación, instalación, mantenimiento y operación de las Radioayudas y Comunicaciones comprendiendo: ILS, VOR/DME, NDB, Radar, Radio Comunicaciones, Centro de Transmisión y Centro de Recepción.
La infraestructura de acceso vial o peatonal a estos servicios deberá ser brindada y mantenida por el Contratista.

Terminal de Pasajeros

El Contratista deberá proporcionar, sin que ello genere derecho a cobro de ningún tipo de contraprestación, el espacio físico e instalaciones (incluido el mantenimiento y excluido el equipamiento no indicado en estas bases), adecuado para que el Estado pueda cumplir con los cometidos propios y prestar los servicios a su cargo. A esos efectos deberá proveer a cada servicio de una oficina cuya área permita la realización de la tarea.
Estos servicios son:

a) Ministerio del Interior:
    1) Policía.
    2) Migración.

3) Narcóticos.
4) Interpol.
5) Bomberos.

b) Ministerio de Economía y Finanzas:
1) Aduana.

c) Ministerio de Salud Pública:
1) Epidemiología.

d) Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca:
1) Sanidad Animal y Vegetal.

e) Ministerio de Turismo:
1) Oficina de Información.

f) Ministerio de Defensa Nacional:
1) Meteorología.
2) Policía Aeronáutica.
3) DINACIA.
4) Sala VIP Oficial

Los gastos de funcionamiento y bienes fungibles generados por estas oficinas serán de cargo del Estado.

Terminal de Carga

El Contratista será el responsable de la planificación, construcción, mantenimiento y explotación del Terminal de Carga.
El equipamiento deberá ser acorde con el modo de explotación elegido.

Instalaciones y Servicios de asistencia en tierra

El actual edificio y sus instalaciones destinadas a este fin integrarán el contrato, debiendo el Contratista adecuar las áreas en función de la demanda de los prestadores del servicio.

Infraestructura del tránsito vehicular en el área pública

Será responsabilidad del Contratista diseñar, construir y mantener los actuales y nuevos accesos al A.I.C. durante todo el período del Contrato de Gestión.
El Estado proveerá el terreno necesario fuera del sitio aeroportuario para la implantación de las obras a realizar por el Contratista mediante expropiación. Las áreas a expropiar deberán ser optimizadas para minimizar las acciones necesarias.

La forma de explotación y organización de los estacionamientos será propuesta por el Contratista. La utilización de las vías de acceso y el ingreso al Edificio Terminal de Pasajeros será libre de cargo para todo público durante todo el plazo del Contrato.

Aviación General

El Contratista será responsable de la planificación, construcción, mantenimiento y operación de los servicios para la aviación general, desarrollando esta actividad según su plan de negocios.

Planta de combustibles de aviación

El Contratista será responsable de construir y mantener la infraestructura para unir la actual planta de combustible con las instalaciones que el Plan Maestro requiera.
Los servicios de depósito y suministro de combustibles de aviación no forman parte de este Contrato de Gestión, la relación comercial será entre los prestatarios del servicio y el Contratista del aeropuerto.

Mantenimiento de aviones

El Contratista deberá prever las áreas necesarias para el desarrollo de esta actividad de acuerdo a la demanda.

Servicio de rescate y extinción de incendios

El Contratista será responsable de la planificación, construcción y mantenimiento de los edificios e instalaciones para la prestación de este servicio en las condiciones exigidas por la normativa OACI y en estas bases.

Seguridad

Sin perjuicio de la competencia privativa del Estado en materia de seguridad (Policía Aérea y del Orden, Aduana, Migración, Interpol, Sanidad Aérea, Veterinaria y Vegetal entre otros) el Contratista tendrá la obligación de tomar todas las medidas necesarias para que el A.I.C. tenga las condiciones de seguridad y espacios adecuados a la categoría de Aeropuerto exigidas por las normas nacionales e internacionales.

Telefonía

El Contratista tendrá que instalar, mantener, adecuar y gestionar el sistema de telefonía para satisfacer eficazmente las necesidades del A.I.C.

Servicio de catering

El Contratista podrá explotar este servicio de acuerdo a su plan de negocios.

Torre de Control y Centro de Control Aéreo

Las instalaciones y el control del espacio aéreo seguirán siendo responsabilidad del Estado.

Estación Meteorológica

Las instalaciones correspondientes a la Estación Meteorológica así como la prestación del servicio seguirán siendo de responsabilidad del Estado.

Transmisión y Recepción de Alta Frecuencia y Radar

Las instalaciones y los servicios de transmisión y recepción de alta frecuencia, así como el radar seguirán siendo responsabilidad del Estado.

Agua Potable

El Contratista será responsable de la planificación, construcción y mantenimiento de la red y suministro de agua potable dentro de los límites del Contrato.

Residuos Sólidos

El Contratista será responsable de la disposición final de los mismos así como de la planificación, construcción, mantenimiento y operación de la planta de tratamiento de residuos sólidos.

Residuos líquidos

El Contratista será responsable de la planificación, construcción, mantenimiento y operación de la red de alcantarillado y tratamiento de aguas.

Energía Eléctrica

El Contratista será responsable de la construcción, mantenimiento y explotación de la red de energía eléctrica de acuerdo con la normativa nacional vigente.

Deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar en forma permanente a los usuarios del AIC el suministro de energía eléctrica.

2.3 SEGURIDAD

El Contratista tendrá un programa que garantice la Seguridad de la Operación en todo momento. Controlará el área pública y restringida de la terminal dentro del predio de Contrato de Gestión.
Deberá cumplir con los requisitos Internacionales y Nacionales de Seguridad para las áreas destinadas al manejo de transporte de Carga, Courrier y Correo en los Aeropuertos Internacionales, estando sujeto al control y fiscalización de acuerdo al Decreto N° 437/001 del 08 de Noviembre de 2001, Art.2.B.6.

Normas Internacionales

a. Anexo N° 17 de la OACI, Normas y métodos recomendados Capítulo 4, Medidas preventivas de Seguridad, en el punto 4.3, Medidas relativas al equipaje facturado, a la carga y a otras mercancías.
b. Anexo N° 18 de la OACI, Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
c. Documento de la OACI N° 9284-AN/95, Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
d. Manual de la IATA, Regulaciones para Mercancías Peligrosas.

Normas Nacionales

a. Programa de Seguridad del Aeropuerto Internacional de Carrasco.
b. Programa de Seguridad de Carga del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

2.4 IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO

El Estado se encuentra gestionando la autorización ambiental previa respecto del proyecto de Gestión Integral del AIC. En caso que la misma se obtenga en forma parcial el Contratista deberá continuar con los trámites necesarios para obtener las autorizaciones que permitan cumplir con el Cronograma de Obras previsto.

fs. 64

3. PLAN MAESTRO

3.1 DEFINICION

Se define como Plan Maestro propuesto, el que debe elaborar el Contratista contemplando las guías, pautas y las exigencias mínimas que se incluyen en estas bases. Una vez aprobado por el Ministro de Defensa Nacional será adoptado como el Plan Maestro del AIC.

3.2 GUIAS PARA EL PLAN MAESTRO

El Plan Maestro propuesto deberá contener todos los elementos necesarios para la correcta explotación del A.I.C. según los criterios que se indican en estas bases y dar al Estado uruguayo una solución de infraestructura acorde a las necesidades del País para los próximos 20 años.

Base de la Fuerza Aérea

El Contratista deberá admitir sin restricciones la operación militar y en caso necesario brindar la infraestructura de acceso de las aeronaves militares al área de movimiento de aeronaves del AIC.

Elementos de referencia

Los principales elementos de referencia a considerar para la propuesta del Plan Maestro del A.I.C. son los siguientes:

1) *Correspondencia con las normas nacionales e internacionales*: el proyecto debe ser efectuado de manera que se cumplan las normas internacionales relacionadas con el sector en cuestión, aplicando las normas y recomendaciones de las Organizaciones Internacionales competentes en la materia OACI, FAA, IATA, etc., con el fin de asegurar condiciones operativas óptimas y elevados estándares de seguridad.

2) *Garantía de condiciones de seguridad:* será una de las obligaciones prioritarias del Contratista.

3) *Niveles de calidad del servicio*: se deberá brindar elevados niveles de calidad de servicio. En tal sentido, la capacidad de la infraestructura deberá resultar adecuada para la demanda de tráfico proyectada.

4) *Flexibilidad y posibilidad de ampliaciones futuras*: cada uno de los subsistemas que forman el A.I.C. deberá estar diseñado según criterios de flexibilidad, a fin de poder adecuarse a las variaciones de la demanda y garantizar que su ampliación en el tiempo no imponga límites a las necesidades de desarrollo de los demás subsistemas. La realización de las obras previstas en el Plan Maestro deberá permitir su ejecución en fases sucesivas en función de los incrementos del tráfico aéreo.

5) *Operación continua del Aeropuerto*: el A.I.C. deberá mantenerse en condiciones de continua operación, durante todo el período de Contrato incluso durante la ejecución de obras.

6) *Vínculos existentes*: se deben respetar los vínculos externos impuestos al desarrollo del A.I.C., tanto de naturaleza física como logística. Los principales elementos vinculantes están ligados a las características de la infraestructura existente, al sistema de Vialidad Nacional que rodea el predio aeroportuario y a las características topográficas del terreno.

7) *Control de los aspectos medio ambientales*: La infraestructura deberá ser proyectada de manera que se mitiguen los cambios en el medio ambiente. A esos efectos, en el desarrollo de los subsistemas aeroportuarios se deberá tener en cuenta las relaciones con el territorio y el ecosistema circundante a fin de evitar niveles inaceptables de polución acústica y atmosférica u otros impactos negativos sobres las áreas residuales limítrofes.

8) *Imagen adecuada*: el A.I.C. tiene, tanto en el ámbito nacional como el internacional, un papel importante, debiendo integrarse al ambiente natural y cultural del País, brindándole una imagen de eficiencia, ordenamiento y fiabilidad, adecuada a la función de *"puerta de entrada"* al Uruguay.

9) *Desarrollo de las actividades comerciales*: se podrán destinar áreas a la actividad comercial debiendo éstas ser compatibles con la actividad aeronáutica.

10) *Optimización de la explotación*: será obtenida a través de la definición de espacios, tipologías constructivas y equipos aptos para optimizar la funcionalidad, el nivel operativo y la rentabilidad del sistema.

11) *Estándares tecnológicos*: en la definición de todos los sistemas es necesario atenerse a los más modernos criterios de proyecto, tanto en materia de estructuras (materiales, tecnologías de construcción, etc.) como de instalaciones (sistemas de climatización, automatización, telecomunicaciones, información sobre los vuelos, control de los accesos, etc.) con el fin de realizar sistemas que presenten adecuados estándares tecnológicos y garanticen la máxima confiabilidad.

Condiciones fijas

1) *Infraestructura de vuelo*: el A.I.C. actualmente cuenta con tres pistas y en su configuración de desarrollo se ha previsto mantener en actividad dos de éstas: la principal (RWY 06/24) y la secundaria (RWY 01/19). La presencia del sistema de pistas representa el primer vínculo impuesto al desarrollo del área terminal.

2) *Equipos de ayuda al vuelo*: Se deberá tener en cuenta la presencia de los equipos radioeléctricos (VOR/DME, ILS, radar ASR/SSR, estación radioemisora H.F., etc.) los que continuarán a cargo del Estado.

3) *Áreas urbanizadas*: en particular al norte y al este de la zona aeroportuaria existen áreas urbanizadas que limitan las posibilidades de ampliación del A.I.C. en esas direcciones.

4) *Red vial de acceso*: la directriz vial principal de conexión con la ciudad de Montevideo llega directamente al área terminal actual; los límites aeroportuarios hacia el sur y hacia el este lindan con importantes ejes viales.

5) *Bañado del arroyo Carrasco*: al oeste de la pista 01-19 existe una cuenca natural que no significa limitaciones operacionales a las actividades del A.I.C.

3.2 PRESENTACION

Contenido

El documento del Plan Maestro deberá incluir un esquema de desarrollo del A.I.C. ordenado y definido temporalmente, que cumpla las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo con relación a Montevideo y al País, teniendo en cuenta los elementos de referencia, las condiciones fijas antes mencionadas y la infraestructura propuesta que sea acorde a la estrategia aeroportuaria y a estas bases. Deberán estar definidos todos los elementos que conforman el aeropuerto y las etapas de desarrollo identificadas cumpliendo el cronograma de obras que se propone en estas bases.
El Plan Maestro propuesto contendrá además, la presentación y el análisis de la proyección de tráfico realizada por el Contratista, un plano general de ubicación de todas las instalaciones, la identificación de las tareas en etapas durante los 20 años del Contrato y el Cronograma de Obras y Cronograma de inversión.

Plazos

El Contratista preparará el Plan Maestro del AIC (20 años) a partir de la fecha de la toma de posesión establecida en el presente decreto y tendrá un plazo de 2 meses calendario para su presentación ante la Unidad de Control.
El Estado se expedirá a expedirse en el término de 30 días a partir de su recepción. En caso de que se efectúen observaciones el Contratista tendrá un plazo adicional de 15 días para subsanarlos y el Estado otros 15 días para aceptarlos.
El Contratista presentará anualmente a la Unidad de Control los datos reales de pasajeros (nacionales, puente aéreo, otros internacionales), carga (exportación e importación), correo y aeronaves según lo requiera el Estado y verificara anualmente la proyección propuesta con la realidad.
Dicho Plan Maestro será revisado cada 5 años.

Difusión

El Contratista presentará una vez aprobado el Plan Maestro la expresión gráfica completa, folletos de difusión y material a exponer en la actual Terminal de pasajeros y tendrá un plazo de 1 mes para estos fines.

fs. 69

Grupo 4 Otros

- Construcción de edificio para bomberos
- Construcción de planta de tratamiento de liquidos residuales
- Construcción de planta de termodestrucción de residuos sólidos.

fs. 68

4. OBRAS NUEVAS

fs. 68

4. OBRAS NUEVAS

4.1 DEFINICION DE GRUPOS DE OBRA

Al solo efecto de definir la devolución de la garantía de realización de inversiones se establecen los siguientes Grupos de Obras:

Grupo 1 Área de Movimiento

- Rehabilitación y ampliación de pista 06 –24
- Rehabilitación y ampliación de calles de rodaje existentes
- Construcción de nuevas calles de rodaje
- Ayudas visuales luminosas y no luminosas asociadas a las anteriores
- Rehabilitación de caminería existente y construcción de nuevos tramos con su correspondiente señalización
- Cercado perimetral
- Reparaciones de la plataforma actual

Grupo 2 Terminal de Carga

- Acondicionamiento del área de puerto libre
- Sustitución y reubicación de servicios existentes
- Construcción de terminal de carga y edificios complementarios
- Vialidad y accesos a terminal de carga

Grupo 3 Terminal de Pasajeros, Nueva Plataforma y Accesos

- Construcción de nueva plataforma, ayudas visuales e iluminación asociadas
- Construcción de la terminal de pasajeros, instalaciones y servicios
- Construcción de accesos y estacionamiento al terminal de pasajeros, desde ruta nacional 101 al edificio terminal
- Construcción de nuevo cercado perimetral
- Construcción de caminería interna y accesos a la planta de combustible y otros.

fs. 69

Grupo 4 Otros

- Construcción de edificio para bomberos
- Construcción de planta de tratamiento de líquidos residuales
- Construcción de planta de termodestrucción de residuos sólidos.

fs. 70

4.2 ÁREA DE MOVIMIENTO

4.2.1 Memoria descriptiva y especificaciones

En este capítulo se proporciona toda la información y los criterios de proyecto adoptados, como también las soluciones de proyecto propuestas para las obras de ampliación, remodelación y refuerzo de los pavimentos aeronáuticos y obras complementarias del Aeropuerto Internacional de Carrasco. (Proyecto Etapa II)

Las obras en el área de movimiento se refieren a dos grandes grupos de ejecución: a) pavimentos y b) drenajes.

En el primero se analizarán todos los aspectos relativos a las obras de recalificación, refuerzo y ampliación de los pavimentos del aeropuerto, indicando para el sistema de pistas, calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves las soluciones adoptadas.

Se presentan también los detalles que hacen referencia a las obras complementarias, como ser la señalización, el desvío de la caminería perimetral de servicio, refuerzo de caminería interna, la instalación de barreras antichorro, el desvío de los servicios subterráneos de energía, agua y comunicaciones, etc.

En el segundo se presentan todos los aspectos que tienen que ver con las obras de remodelación, ampliación y reconstrucción de la red de drenaje subsuperficial y superficial existente.

Se trata de obras dirigidas ya sea a la reutilización de parte de la red de drenaje existente como a su extensión, de manera de tener en cuenta las exigencias específicas de las obras existentes y de aquellas derivadas de las nuevas obras previstas.

4.2.2 Pavimentos aeronáuticos y obras de vialidad

Se define brevemente las obras de recalificación, refuerzo y ampliación de los pavimentos del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Las áreas de ejecución de obras se observan en el capítulo 6 de estas bases (plano PD 001) y en grado de proyecto ejecutivo en el archivo en CD denominado Proyecto Etapa II. Este material se encuentra disponible para los oferentes que así lo requieran en la CND.

La finalidad de las intervenciones previstas consiste en adecuar el sistema de pistas, calles de rodaje y plataforma para las exigencias del tráfico aéreo futuro, por lo menos hasta el final del contrato, a fin de favorecer las actividades aeroportuarias adecuadas al crecimiento de la demanda de tráfico.

Estas intervenciones se realizarán de acuerdo a las recomendaciones OACI, a fin de aumentar la seguridad operativa del aeropuerto.
En todo momento los pavimentos deberán cumplir con los niveles de servicio exigidos en estas bases.

4.2.2.1 Intervenciones Previstas

Pista 06-24

- recalificación y refuerzo de los pavimentos existentes a fin de adecuarlos para el avión crítico B747-400
- ampliación de la pista en 150 m más allá de ambas cabeceras, llevando la longitud de la pista a 3000 m
- demolición de los márgenes asfálticos existentes y construcción de nuevos márgenes de pista.
- ampliación, puesta a nivel y arreglo de la franja de pista y de las áreas de servidumbre de G.P. y de LOC
- Nueva señalización horizontal.

Calles de rodaje A, B, D y C tramo T4-2

- recalificación y refuerzo de los pavimentos existentes y ampliación de los enlaces en los cruces y las curvas para adaptarlos para el B747
- ampliación de la calle de rodaje B hasta alcanzar la nueva cabecera 24
- construcción de nuevos márgenes asfálticos
- nueva señalización horizontal

Nuevas calles de Rodaje

EL desarrollo del nuevo tramo de la calle de rodaje B será paralelo a la pista 06 – 24 y permitirá enlazar la misma con la cabecera 01 con la calle de rodaje C (tramo T 4 – 2) y su unión con la calle de rodaje D y el tramo T7 de la calle B de la actual configuración.
Se realizarán además los enlaces del nuevo tramo con la futura terminal de pasajeros, permitiendo una circulación fluida y segura desde y hacia el edificio.
La misma tendrá un ancho de 23 m, con márgenes asfálticos de 7.5 m de ancho.
El pavimento será de concreto asfáltico y se considerá como avión de diseño será el B 747 – 400.

Areas de plataforma

- mantenimiento de los pavimentos existentes, de acuerdo al Plan Maestro.

- nueva señalización horizontal
- instalación de barreras antichorro
- construcción de nueva área a determinar en el Plan Maestro paralela a la futura terminal de pasajeros.

La ejecución de lo anterior exige también la realización de intervenciones complementarias como la adecuación del sistema interno de caminos y del vallado de la zona aeroportuaria con respecto al nuevo sistema de pistas según se indica con más detalle en el proyecto que se entregará en copia magnética denominado como "Obras en pista 06 – 24 Etapa II".

Nueva Plataforma

La nueva plataforma a definir en el Plan Maestro, permitirá obtener un número de plazas de estacionamiento para aeronaves adecuado para el tráfico previsto durante todo el periodo de contrato. Deberá considerar las posibilidades de estacionamiento para un elevado número de equipos "wide – body".

El proyecto contemplará la realización de intervenciones complementarias, como la adecuación de la caminería de acceso a la misma, drenajes de las nuevas áreas, iluminación, etc.

Se deberá lograr una óptima explotación de las superficies disponibles, permitir la circulación de los medios de rampa por la plataforma en forma adecuada y separada con respecto a la de los aviones, en un estricto cumplimientos de las normativas de seguridad internacional.

4.2.2.2 Recalificación y refuerzo de los pavimentos existentes

Generalidades

El avión crítico de proyecto es el B747-400, salvo para lo que respecta a la calle de rodaje C tramo T4-1, cuyo avión crítico es el B737.

Los cálculos de las estructuras de los pavimentos han sido efectuados con los métodos recomendados por F.A.A. ("Advisory Circular 150/5320-6C - Airport pavement design and evaluation").

Para cada pavimento se ha calculado, según los métodos F.A.A., el número de salidas equivalentes que resultó ser de:

Avión crítico B 747 – 400	no de salidas equivalentes.
• Pista 06-24 (excluidas las dos ampliaciones):	7000

fs.73

- Pista 01-19: 3000
- Calle de rodaje A (tramo T2): 5000
- Calle de rodaje A (tramo T1): 6000
- Calle de rodaje B: 3000
- Calle de rodaje B1: 1500
- Calle de rodaje C (tramo T4-2): 3000
- Calle de rodaje D: 3000
- Plataforma (pavimento flexible): 6000
- Plataforma (pavimento rígido) 5000

Las áreas de plataformas existentes son el área contigua al actual edificio terminal (148.000 m2) y la nueva plataforma de hormigón construida en el año 2001 (30.000 m2).
Para las áreas de plataforma existente, el tipo de pavimento flexible corresponde a la vía de circulación, el pavimento rígido corresponde a las posiciones de estacionamiento de aviones.

Avión crítico B 737 - 300	N° de salidas equivalentes.
Calle de rodaje C (tramo T4-1):	3000

Para definir la longitud de pistas, se consideró como carga máxima del avión crítico de proyecto la carga máxima posible en despegue. (condición más exigente)
Para las calles de rodaje B1 y D, utilizadas tan solo por parte de aviones que aterrizan se consideró como carga máxima a la carga máxima de aterrizaje; por lo tanto:

- Para la pista 06-24, calle de rodaje A, calle de rodaje B, calle de rodaje C (tramo T4-2) y la plataforma se ha considerado, para B747, una carga máxima de 823.000 libras (373 ton.)
- para la pista 01-19 se consideró, para B747, una carga máxima de 728.000 libras (330 ton.)
- Para la calle de rodaje C (tramo T4-1) se ha considerado, para B737, una carga máxima de 132.000 libras (60 ton.)
- Para las calles de rodaje B1 y D se ha considerado, para B747, una carga máxima de 630.000 libras (285 ton.)

A continuación se describen las intervenciones de refuerzo previstas para cada pavimento.

Pista 06-24

La recalificación y el refuerzo de la pista 06-24 van a ser efectuados con concreto asfáltico.

Hay cinco tipos diferentes de paquetes estructurales de pavimento y diferentes estados de los mismos. Para cada uno de ellos se han calculado los espesores de recalificación necesarios, que resultaron ser los siguientes:

- de progresiva 0k000 a progresiva 2k498 : 10 cm
- de progresiva 2k498 a progresiva 2k748 : 16 cm

Se define posteriormente el perfil longitudinal de la pista, correspondiente a las normas OACI, que garantice los espesores mínimos de cálculo en las diferentes progresivas.

En lo que respecta a la sección transversal, se define como zona crítica de pista la parte central de la misma en un ancho de 15 m. Al ejecutar las obras de recapado de concreto asfáltico se deberá garantizar siempre el valor mínimo calculado (espesor de proyecto) en dicha zona y se logrará el perfil transversal de proyecto desde el eje de pista hacia los bordes.

El perfil de proyecto de la nueva sección incrementa la pendiente transversal de la pista, mejorando la situación actual que presenta una pendiente transversal media de aproximadamente el 1%.

En correspondencia de la intersección entre las dos pistas, 06-24 y 01-19, la pendiente transversal se reduce casi a cero, esta situación implica la posibilidad de que se presenten fenómenos de "aquaplaning". En esta zona crítica se ha previsto el "grooving" de la superficie de la pista a fin de eliminar este fenómeno peligroso.

Entre las progresivas 0k200 m y 0k650 m y entre las progresivas 1k920 m y 2k420 m, correspondientes a la zona de contacto de los aviones que aterrizan, la parte central del pavimento presenta un mal índice de estado, la superficie se encuentra notablemente deteriorada y fisurada. Por esto antes de su recalificación se deberá fresar la superficie a lo largo de al menos un ancho de 10 m, a ambos lados del eje de pista, y en una profundidad de por lo menos 4 cm para luego reconstruir la capa superficial empleando concreto asfáltico.

Pista 01-19

Se deberá realizar la transición indicada en el cruce con la pista 06-24, según se muestra en planos, lo que exigirá el cierre parcial del aeropuerto (trabajos a desarrollar en horario nocturno).

Calle de rodaje A

La recalificación y el refuerzo serán efectuados con concreto asfáltico.
La calle de rodaje A (tramo T2) presenta transversalmente dos estructuras de pavimento diferentes, su plataforma fue ampliada en el pasado pasando de un ancho de 18m a 23 m.
La estructura del ensanche realizado es totalmente inadecuada; su estado actual es pésimo hasta el punto que todo refuerzo sobre el actual paquete estructural es inútil.
Se deberá sustituir la totalidad de la parte de plataforma ensanchada y se procederá a su

fs. 75

reconstrucción con una estructura adecuada, junto con el refuerzo de la parte restante con un espesor mínimo de concreto asfáltico de 20 cm.
En el tramo T1 se deberá realizar la transición con la plataforma actual
En el año 2001 se realizaron los trabajos previstos en la Calle de Rodaje Alfa , A(T1) y A(T2), hasta una distancia de 75 m del eje de la pista 01-19, incluso en la ampliación de los enlaces de A(T1) con la pista, drenajes y márgenes asfálticos.
Por lo tanto los trabajos a realizar en dicha Calle de Rodaje estarán comprendidos en un tramo del rodaje A(T1).

Calles de rodajes B y B1

La recalificación y el refuerzo se van a realizar con concreto asfáltico.
Los diferentes tramos (T7, T8) presentan estructuras diferentes y estados de pavimentos distintos, por esto se han calculado por separado los espesores de recalificación y refuerzo para cada tramo.

Los resultados son los siguientes:

B-tramos T7 y B1	:	10 cm
B-tramo T8	:	15 cm (ya realizado)

Estos tramos serán sustituidos de acuerdo con el Plan Maestro aprobado y respetando los estándares de OACI.

Calles de rodaje C

Calle de rodaje C tramo T4-1
Debería realizarse la transición en el cruce de la pista 06-24 según se muestra en los planos con carpeta de concreto asfáltico.

Calle de rodaje C tramo T4-2

Se adaptará la altimetría con los niveles de la plataforma actual.

Calle de rodaje D

La calle de rodaje D se recalifica y refuerza con concreto asfáltico.
Se adaptará al Plan Maestro.

Plataforma existente.

Se mantendrá la actual plataforma en adecuadas condiciones de operación; se deberá realizar las acciones de mantenimiento extraordinario que permitan operar en la misma con

un elevado índice de servicio y hasta que comience en funciones la nueva terminal de pasajeros.
El Contratista deberá de acuerdo al "Plan de Puesta a Punto" requerido en el capíulo 5 numeral 5.2 de estas bases definir las acciones que realizará para lograr una operativa ágil, segura y con un adecuado índice de estado.

4.2.2.3 Nuevos pavimentos de las pistas, de las calles de rodaje y de la plataforma

Generalidades

Se han previstos las siguientes obras de prolongación y ampliación:
- Prolongación de la pista 06-24 en 150 m más allá de la cabecera 24
- Prolongación de la pista 06-24 en 150 m más allá de la cabecera 06
- Prolongación de la calle de rodaje B para alcanzar la nueva cabecera 24
- Nuevos rodajes.
- Nueva plataforma para aviones comerciales.

Además se han previsto:
•la ampliación de los enlaces en las curvas y en las intersecciones de las calles de rodaje A, C y D
•La construcción de márgenes asfálticos de diferentes anchos y de las zonas antichorro (60 x 60 m) más allá de las cabeceras 06-24 .

Como ya se ha expresado el avión crítico de proyecto utilizado es el B747-400 con la exclusión de la calle de rodaje C, tramo T4-1, para la cual el avión crítico utilizado es el B737-300. El número de salidas equivalentes, calculado según los métodos F.A.A., es el siguiente:

- Prolongación de la pista 06-24 más allá de la cabecera 24: 3000
- Prolongación de la pista 06-24 más allá de la cabecera 06: 5000

Prolongación de la pista 06-24 más allá de la cabecera 24

La prolongación proyectada más allá de la cabecera 24 en 150 m una vez construida tendrá una pendiente ascendente de 0,8% (máximo permitido por OACI) , ésta es ligeramente inferior a la pendiente natural del terreno (1%) por lo que las tareas de movimiento de suelos serán mínimas.

La estructura del pavimento será:
- Losa de hormigón: 35 cm
- Subbase granular tratada con cemento: 20 cm

- Subbase granular: 20 cm
- Fieltro geotextil trama (350g/m^2)

Además de la nueva cabecera 24, se construirá un área de seguridad, resistente al chorro, de dimensiones 60 m x 60 m con pavimento asfáltico del mismo tipo que el utilizado para los márgenes asfálticos. Se ha previsto la realización del área nivelada de seguridad de extremo de pista, cuyas dimensiones serán 90 m x 90 m.

Prolongación de la pista 06-24 más allá de la cabecera 06

La prolongación de 150 m más allá de la cabecera 06, tendrá una pendiente descendente del 0,8% (máximo permitido por OACI) mientras que el actual "stopway" tiene una pendiente descendente de casi el 1,25%, por lo tanto toda la prolongación se realizará con un pequeño terraplén.

Además de la nueva cabecera 06, se construirá un área de seguridad, resistente al chorro, de dimensiones 60 m x 60 m con pavimento asfáltico del mismo tipo que el utilizado para los márgenes asfálticos; se ha previsto además el área nivelada de seguridad de extremo de pista de dimensiones 90 m x 90 m.

En los últimos 25 m deberá, por lo tanto, construirse un terraplén de altura variable entre 2 m y 7 m. Este terraplén va a seguir, pero con un ancho limitado, otros 100 m, con una pendiente descendente del 7%, a fin de permitir la construcción de la carretera de servicio necesaria para el mantenimiento de las instalaciones luminosas S.A.L.S.

El área nivelada es un poco estrecha y no queda espacio para el camino perimetral y el recinto de la zona aeroportuaria. Por lo tanto es oportuno aumentar el ancho del terraplén a fin de que el camino perimetral y el recinto aeroportuario no interfieran con la franja de pista.

La sección transversal de la pista tendrá una pendiente del 1,5% hasta el borde interior de los márgenes asfálticos. Estos tendrán un ancho de 7,5 m .

El ancho de la prolongación varía desde 105 m a 85 m ya que incluye también la prolongación de la calle de rodaje que, prácticamente, flanquea la pista.

La estructura del pavimento será:

- Losa de hormigón: 35 cm
- Subbase granular tratada con cemento: 20 cm
- Subbase granular: 20 cm
- Fieltro geotextil trama (350g/m^2)

Prolongación de la calle de rodaje B tramo T7 (parcial)

La prolongación se realiza para enlazar la calle de rodaje B, tramo T7, a la nueva cabecera 24.

El ancho será aumentado a 26,5 m con eje asimétrico, 11,5 m al este y 15 m al oeste, ya que prácticamente toda la prolongación consiste en una curva hacia la izquierda y el enlace con la pista hacia la izquierda. Por esta razón, la pendiente transversal será única desde el borde exterior al borde interior de la curva (1%).

La estructura del pavimento será de tipo flexible y estará formada por:

- Concreto asfáltico: 32 cm
- Base granular tratada con cemento: 20 cm
- Base triturada (CBR 80): 20 cm
- Subbase granular: 35 cm
- Fieltro geotextil (350 g/m^2)

Nuevos rodajes a proyectar por el Contratista.

Como se estableció anteriormente el avión de proyecto es el B 747 – 400 y se considerará las cargas exigidas para el tramo T7 (calle B) de la actual configuración
Los perfiles longitudinales como transversales se deberán definir teniendo en cuenta los actuales pavimentos existentes y la futura terminal de pasajeros.
Los Radios de curva y enlace serán de 60 m y se añadirá los "fillets" de ensanchamiento antes de cada enlace, teniendo en cuenta la circulación de aviones de tipo "Wide Body".
La estructura del pavimento será de tipo flexible y estará formada por:

- Concreto asfáltico: 32 cm
- Base granular tratada con cemento: 20 cm
- Base triturada (CBR 80): 20 cm
- Subbase granular: 35 cm
- Fieltro geotextil trama (350 g/m^2)

Nueva plataforma (Plan Maestro)

La estructura del pavimento flexible (márgenes) será la siguiente:

- Concreto asfáltico: 32 cm
- Base granular tratada con cemento: 20 cm
- Base triturada (CBR 80): 20 cm
- Subbase granular: 40 cm
- Fieltro geotextil (350 g/m^2)

La estructura del pavimento rígido (área de estacionamiento de aviones) será la siguiente:

- Losa de hormigón: 35 cm
- Subbase granular tratada con cemento: 20 cm
- Subbase granular: 20 cm
- Fieltro geotextil (350 g/m^2)

Ampliación de la calle de rodaje A (tramo T2) y reconstrucción de la parte ensanchada de la calle de rodaje A (tramo T1)

La calle de rodaje A, tramo T1, será ensanchada en 3,5 m a lo largo del borde sur para facilitar el acceso del B747 a la cabecera 01 y a la parte sur de la plataforma (modificada su altimetría para que se una a la plataforma actual).
El pavimento flexible tendrá la misma estructura que la de la nueva plataforma.
La reconstrucción de la parte ensanchada de la calle de rodaje A, tramo T2, tendrá la misma estructura que el tramo T1.

Ampliación de los enlaces en las curvas y en las intersecciones de las calles de rodaje

El ancho de las calles de rodaje de 23 m es la mínima dimensión aceptable para los aviones "wide-body" pero requiere curvas y enlaces más amplios y "fillets" de ensanchamiento en correspondencia con aquellos.

Los radios de curva y de enlaces actuales son de 45 m, no existen "fillets" de ensanchamiento, por lo que resulta necesario en las calles de rodaje que son normalmente utilizadas para aviones "wide-body" (A, C, tramo T4-2, D) aumentar los radios de curva a 60m y añadir los "fillets" de ensanchamiento antes de cada enlace.

La estructura del pavimento flexible para la calle de rodaje D será la siguiente:

- Concreto asfáltico: 27 cm
- Base tratada con cemento: 15 cm
- Base triturada CBR 80: 15 cm
- Subbase granular: 35 cm
- Fieltro geotextil trama (350 g/m^2)

También en la calle de rodaje C, tramo T4-1, es necesario ampliar las curvas y enlaces y realizar los "fillets" de ensanchamiento en correspondencia de aquellos.

Los radios de curva y enlaces se llevarán a 45 m, con "fillets" de ensanchamiento.

La estructura del pavimento flexible será la siguiente:

- Concreto asfáltico: 25 cm
- Base triturada CBR 80: 20 cm
- Subbase granular: 30 cm

fs. 8C

- Fieltro geotextil trama (350 g/m^2)

En las calles de rodaje B y B1 no son necesarias ampliaciones de los enlaces y de las curvas.

Los ensanches se indican en los planos correspondientes.

Nuevos márgenes asfálticos

Se construirán márgenes asfálticos para las pistas 06-24, las calles de rodaje A, B, B1, D y otros utilizados normalmente para los aviones "wide-body".

Los mismos, en la pista, serán de 7,5 m de ancho, en las calles de rodaje y en la plataforma, serán de 10,5 m de ancho.

La calle de rodaje D, tendrá márgenes asfálticos de 7,5 m de ancho.

Los márgenes asfálticos de las pistas y de las calles de rodaje tienen que resistir al chorro y al pasaje de los medios de mantenimiento, mientras que aquellos de la plataforma tienen que soportar también un intenso trafico de los equipos de rampa.

Por lo tanto, se han previsto dos tipos diferentes de estructuras de pavimento:

- Tipo 1 Pistas
- Concreto asfáltico: 6 cm
- Base triturada CBR 80: 15 cm
- Subbase granular: 30 cm
- Fieltro geotextil trama (350 g/m^2)

- Tipo 2 Plataforma
- Concreto asfáltico: 15 cm
- Base triturada CBR 80: 15 cm
- Subbase granular: 40 cm
- Fieltro geotextil trama (350 g/m^2)

En la mayor parte de los casos la presencia del drenaje sub-superficial en el borde de las pistas y de las calles de rodaje, condicionará la conformación de la subrasante de los márgenes asfálticos con pendiente hacia los drenajes internos. Por otra parte la pendiente de la rasante será hacia el exterior, por lo tanto el espesor de las estructuras será variable (mayor en el borde interno, menor en el borde exterior).

Las áreas de seguridad más allá de las cabeceras de las pistas, que tienen una dimensión de 60 m x 60 m, resistentes al chorro, tendrán un pavimento igual que el de los márgenes asfálticos de tipo 1.

fs. 89

4.2.2.4 Obras adicionales y complementarias.

Generalidades

Las obras de recalificación, refuerzo y ampliación de los diferentes pavimentos del aeropuerto, necesitan además de la propia realización de los pavimentos, la ejecución de obras adicionales y complementarias que se describen brevemente en este capítulo, así como de las obras relacionadas con los drenajes superficiales y sub-superficiales y con las instalaciones luminosas de ayuda a la navegación aérea, que se describen en informes separados.

Estas obras adicionales y complementarias son las siguientes:

- nivelación de las franjas de pistas
- realización de la señalización horizontal
- desviaciones del camino perimetral de servicio
- cerco perimetral alrededor del aeropuerto
- instalación de barreras antichorro
- desvío de servicios subterráneos
- refuerzo y pavimentación de tipo flexible de la caminería interna.
- nuevos cercos perimetrales

Nivelación de las franjas de pistas

Pista 06-24

La actual franja nivelada de la pista 06-24 es de 150 m de ancho (mínimo recomendado por OACI).

El refuerzo de la pista, la realización de los márgenes asfálticos y la potenciación de los drenajes hacen necesaria su remodelación y regularización. Por otra parte sobre las pistas operan aviones "wide-body" en número siempre mayor, por lo que resulta necesario ampliar la franja nivelada a 210 m, con la exclusión de los últimos 150 m en correspondencia de las cabeceras. Este ancho es aconsejado por parte de OACI en presencia de aeronaves de este tipo.

Cabe destacar también que en la parte central de la pista, a lo largo de unos 500 m, el terreno natural sube demasiado rápidamente dentro de la franja de pista, de 300 m de ancho, superando el nivel del eje de pista y representando por lo tanto un obstáculo a eliminar.

Sobre la base de lo dicho anteriormente, además de la realización de los enlaces de los

bordes de los nuevos márgenes asfálticos con el terreno natural, según las pendientes conformes con las recomendaciones OACI, va a ser necesario regularizar, nivelar y compactar la restante parte de franja de pista hasta una distancia de por lo menos 150 m desde el eje a ambos lados, de manera que se cumplan plenamente las recomendaciones OACI en lo que respecta a pendientes transversales y longitudinales y a las variaciones de pendiente.
En la zona central habrá que intervenir con desmontes también más allá del límite de 105 m desde el eje de pista para llevar el terreno a una cota no superior a la del eje de pista, dentro de los 150 m de distancia con respecto al eje, y no superior al plano de transición con pendiente 1:7 a partir de los 150 m.

Además de la nivelación de la franja de pista se prevé también la nivelación de las áreas sometidas a servidumbre radioeléctrica para el correcto funcionamiento del ILS (G.P. y LOC), según los criterios recomendados en el documento FAA order 6750.16B.

El G.P. está instalado cerca de la cabecera 24, al norte de la pista, y necesita la nivelación de un área principal con forma trapezoide que empieza 480 m antes que el umbral actual, que se extiende hasta 152 m, con respecto al eje de pista, y que acaba en correspondencia con el umbral 24 actual con un ancho de 182 m. Se prevé también una zona secundaria de dimensiones mayores (242 x 650 m) en que habrá tan solo que regularizar el terreno, eliminando eventuales cunetas o lomos.

El LOC está instalado en la ampliación del eje de pista más allá de la nueva cabecera 06.

Señalización horizontal

Una vez terminada la realización de los nuevos pavimentos habrá que realizar, sobre la pista, calles de rodaje y plataforma, la señalización horizontal correspondiente a las recomendaciones OACI.

Desviación de la caminería perimetral de servicio y construcción de nuevas caminerías de servicio

Se prevé, en diferentes puntos del aeropuerto, el desvío y prolongación de la caminería perimetral de servicio aeroportuario, en particular:

- En correspondencia con las cabeceras 01 y 06 hay que desviar el camino existente tanto debido a la ampliación de las pistas, como para mantener el camino mismo fuera de la franja de pista nivelada, fuera de la zona de servidumbre radioeléctrica del LOC y fuera de la franja de seguridad de la calle de rodaje A, tramo T2.
- En correspondencia con la cabecera 19 hay que pavimentar el camino existente debido a la ampliación de la pista.

Se prevén dos nuevos tramos de camino de servicio para alcanzar las luces de los sistemas luminosos de aproximación más allá de la cabecera 06 .

fs. 83

El recorrido, los perfiles longitudinales, y los tipos de intervención de los desvíos y de los nuevos tramos de camino, así como las dimensiones de la calzada y la estructura del pavimento se presentan en los planos de Proyecto Etapa II.
Construirá los nuevos caminos necesarios que exigirá la configuración del Plan Maestro del AIC (caminería de acceso a servicios como planta de combustibles, y otros servicios).

Desplazamientos de la valla alrededor del aeropuerto

La ampliación de las pistas determina la necesidad de desplazar algunos tramos de valla.
La nueva posición y el tipo de las vallas se indica en el Proyecto Etapa II. Se agregarán luego las que surjan del Plan Maestro propuesto.

Instalación de barreras antichorro

En la plataforma se instalará, en posiciones adecuadas, las barreras metálicas antichorro que tendrán la función de evitar que el chorro de los reactores de los aviones que maniobran alcance los equipos de rampa.
La posición y el tipo de barreras a instalar serán las que el Plan Maestro del AIC requiera por su configuración.
Se instalarán barreras antichorro más allá de la cabecera 24 y tendrán la función de evitar que el chorro de los B747 que despegan alcance los vehículos que circulan por la carretera adyacente al recinto aeroportuario.

Desvío de servicios subterráneos.

Estas obras determinan la necesidad de desviar los servicios subterráneos (cables telefónicos, cables de control, cables eléctricos, tuberías, etc.).

4.2.2.5 Terraplenes

Cabecera 06

Esta cabecera requerirá el mayor volúmen de los terraplenes puestos en obra.

El terraplén se desarrollará por aprox. 350 m con un ancho de 190 m. Se realizará un relevamiento topográfico que permita la prolongación de la longitud útil de la pista y la creación de la nueva caminería de servicio.

Los asentamientos del terraplén que se desarrollarán en la parte donde se llevarán a cabo los pavimentos, se prevén que serán de modesta entidad. Al respecto con motivo de las obras de ampliación de la pista 01-19 (año 2001), existen estudios realizados en conjunto

con la Facultad de Ingeniería sobre el comportamiento de los suelos utilizados en dicha obra.

La napa freática surge alrededor de los 5,0 m de profundidad.

4.2.3 Drenajes

Los estudios en detalle y los exámenes efectuados llevaron a la definición de un nuevo sistema de drenaje (superficial y sub superficial) que, junto con el sistema de drenaje existente, que en parte se mantiene, tendrá capacidad para asegurar el desagüe de las aguas de lluvia de pistas, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento, de acuerdo con los estándares internacionales.

El nuevo sistema de drenaje superficial va a consistir, por exigencias de morfología de la cuenca y área de la zona aeroportuaria, en una serie de subsistemas independientes entre ellos. Su geometría será similar en general, a la de los subsistemas actualmente existentes.

Las nuevas obras de drenaje, consistirán en canales a cielo abierto de sección trapezoidal fuera de la franja de pista y drenajes cerrados de sección circular (caños de hormigón) enterrados en las zonas al interior de la franja de pista. Estos se agregarán a las obras existentes y, junto con estas, tendrán capacidad para desaguar completamente las aguas procedentes de la cuenca aeroportuaria en correspondencia con tormentas de lluvia con un período de retorno de alrededor de 5 años.

Los canales a cielo abierto serán en tierra natural, tendrán sección trapezoidal, con ancho de base de 0,50 m, pendiente del talud de 1,5:1 y profundidad variable entre un mínimo de 50 cm y un máximo que dependerá de las exigencias locales de desagüe de las aguas.

Estos canales una vez realizada la excavación, serán recubiertos con tierra vegetal a fin de reducir al mínimo los fenómenos erosivos generados por la corriente; la velocidad de la corriente ha sido mantenida siempre, con criterio conservador, inferior a 1,5 m/s.

Donde la pendiente del terreno no permita mantener la velocidad de las aguas por debajo de 1,5 m/s, se realizarán oportunos saltos de fondo revestidos con colchones de red metálica revestidos de piedra que tenga una granulometría adecuada.

Las obras de canalización subterráneas de tipo cerrado, serán caños de hormigón de sección circular y tendrán diámetro variable en función del caudal a desaguar.

Se realizará una nueva red de drenaje para la nueva plataforma de estacionamiento para las aeronaves, anexándose una instalación para separar las aguas de drenaje con respecto a los aceites e hidrocarburos, a veces presentes en las plataformas de estacionamiento.

4.2.3.1 Características del nuevo sistema de drenaje superficial

El nuevo sistema de drenaje proyectado, por exigencias relacionadas con la morfología de la zona aeroportuaria, con la geometría del sistema actual de desagüe y con las nuevas obras previstas, está formado por 3 subsistemas separados e independientes entre ellos:

- pista principal Este
- pista secundaria Norte
- plataforma

El proyecto a adecuar por el Contratista contemplará los criterios que se adjuntan en estas bases en CD ROM.

4.2.3.2 Características del nuevo sistema de drenaje sub-superficial

El nuevo sistema de drenaje sub-superficial se realiza para la pista, calles de rodaje y nueva plataforma de estacionamiento para las aeronaves, con la excepción de la calle de rodaje C tramo T4-1 y de la pista 10 - 28 .
Se ha considerado oportuno realizar un sistema de drenaje sub-superficial también para la nueva plataforma de estacionamiento, por lo que se considera importante interceptar las aguas pluviales que, corriendo de las zonas verdes al linde de la plataforma, se infiltran en el terreno y pueden correr debajo del pavimento de la plataforma misma.
El drenaje es realizado con una tubería de plástico de 150 mm situada en una zanja, colocada en correspondencia con el pasaje desde el margen asfáltico al pavimento de la pista propiamente dicha, rellena con material granular de granulometría oportuna.

Para poder inspeccionar periódicamente las tuberías de drenaje y poder por tanto efectuar el mantenimiento necesario del sistema, la red a construir será equipada con cámaras de inspección colocadas a una distancia promedio de 150 m.

Para mayor sencillez de realización, el proyecto de las tuberías de drenaje, y por consiguiente la frecuencia de los desagües del sistema, ha sido calculado de manera que las pendientes de las tuberías de drenaje sigan las pendientes de las pistas, de las calles de rodaje y de la plataforma.

4.2.4 Presentación de proyectos y cronograma.

La memoria descriptiva, las especificaciones técnicas, memoria constructiva y el proyecto ejecutivo referente al área de movimiento constituyen parte de los documentos denominamos Proyecto Etapa II. Los proyectos a presentar por parte del futuro contratista

estarán enmarcados en estos lineamientos.

El contratista contará con este proyecto en CD ROM a disposición de los interesados en la CND, al que le adicionará el nuevo tramo de rodaje paralelo a la pista 06-24 y la nueva plataforma de aeronaves definidas en su Plan Maestro .
Asimismo deberá eliminar el recapado de la actual plataforma y realizar sólo un mantenimiento, ajustando las rasantes de los rodajes AT1 y CT1.

Con estos elementos podrá realizar también el análisis de los costos de inversión de estas obras.

Cronograma de las obras de infraestructura del área de movimiento:

El inicio de la construcción de la ampliación de pista 06-24, recapado y banquinas (incluidas las ayudas visuales) deberá realizarse en un plazo de 15 meses contados a partir del primer día del tercer mes siguiente a la Toma de Posesión.

Las calles de rodaje deberán realizarse en un plazo de 13 meses (incluidas las ayudas visuales) contados a partir del quinto mes siguiente a la Toma de Posesión. La revisión del Proyecto Etapa II y el proyecto de obra deberán presentarse en la Unidad de Control con una anticipación de 30 días a la fecha de inicio de las obras.

Se realizará también el mantenimiento de la plataforma actual de acuerdo a lo previsto en el capítulo 5 de estas Bases. Se agregarán las obras complementarias (caminería, vallado, otros). Este conjunto de obras no excederá los plazos previstos en el "Plan de Puesta a Punto" del futuro Contratista.

El aeropuerto deberá continuar operativo durante las obras y se admitirá su cierre nocturno para ejecutar ciertas tareas (22 hs de la noche a 6.30 hs. de la mañana) para ejecución de cruce de pistas, previa aprobación de la Unidad de Control.

La construcción de la nueva plataforma se hará en forma simultánea a la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros y Accesos Viales, debiendo concluir en el mes 48 a partir de la Toma de Posesión.

fs. 67

4.3 AYUDAS VISUALES

4.3.1 MEMORIA DESCRIPTIVA

Objeto

El Contratista planificará, proyectará, construirá, mantendrá y renovará las ayudas visuales, lumínicas y no lumínicas del área de movimiento.

Generalidades

Se indican aquí las instalaciones y las obras que deberán efectuarse para las Ayudas Visuales de la Pista 06 – 24, rodajes y plataformas.
Las operaciones aéreas para la pista 24 se desarrollarán en la Pista de Aproximación por Instrumentos Categoría I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
La alimentación de las ayudas visuales se efectuará por una parte de la nueva cabina eléctrica denominada Usina Sur (US) y por otra parte de la Usina Transmisora (UT).

Todos los suministros, las obras civiles e instalaciones a realizar por el Contratista deberán ser de acuerdo a proyectos aprobados por la Unidad de Control presentando plan de suministros, instalaciones y cronogramas de obras.
Se deberán también realizar las obras de canalizaciones de unión faltantes, colocación de ductos, cámaras, etc.

Señales de Ayudas Visuales

El equipo deberá ajustarse a lo especificado en estas bases, y a los documentos y publicaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre Ayudas Visuales y Especificaciones FAA aplicables. Especificaciones técnicas en copia CD de Ayudas Visuales para la pista 06 – 24.

Referencias para los equipos

Anexo 14 - Aeródromos - Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

Manual de Diseño de Aeródromos Doc 9157 – AN/901 Parte 4 Ayudas Visuales de la O.A.C.I.
Manual de Proyecto de Aeródromos Doc 9157 – AN/901 Parte 5 Sistemas Eléctricos (O.A.C.I.)
Normas IEC - Internacional Electrotechnical Commission.
Especificaciones de la FAA (Federal Aviation Administration) de Estados Unidos contenidas en las circulares y ordenes Informativas
Publicaciones de la Sociedad Americana de Ensayos y materiales (ASTM)
Publicaciones del Instituto Nacional Americano de Normas (ANSI).
National Electrical Manufacturers association (NEMA)
Estándares para sistemas de Señales en los Aeropuertos. AC150/5340-18C.
Sistemas de Alumbrado en los Bordes de las Pistas de Carreteo y Despegue. AC150/5340-24.
Sistemas de Luces para Eje de Pista y Luces de Toque AC150/5340-4C
MALSR, Sistema de Luces de Aproximación de Intensidad Media con Luces Indicadoras de Alineamiento de Pista. FAA-E-2325
Especificaciones, PAR 56 Lampholder FAA –E-982h
Especificaciones, Ensayos y procedimientos de Fotometría para luces de descarga de condensador FAA-E-1100
Especificaciones, Estructuras de resistencia de bajo impacto para Luces de Aproximación de intensidad media FAA-E-2604
Especificaciones, Estructuras de bajo impacto FAA E-2702
Especificaciones, Protección contra rayos, puesta a tierra, empalmes y blindajes para las facilidades. FAA-STD- 019b
Criterios para la instalación de sistemas de guía visual FAA 6850.2A
Equipo aprobado para Aeropuertos. AC 150/5345-53B, y apéndices.
Especificaciones para Cable Eléctrico Subterráneo para Circuitos de Alumbrado de Aeropuertos L824. AC 150/5345-7D.
Especificaciones para Bases de Luces en Aeropuertos, almacenamiento de Transformadores, Cajas de Uniones y Accesorios L868, L867 AC150/5345-42C.
Especificaciones para Enchufe y Receptáculo, conectores de Cable. L823.- AC150/5345-26C.
Especificaciones para Señales de Pista de Carreteo y Despegue L858.-. AC150/5345-44F.
Especificaciones para Luces en la Pista de Carreteo y Despegue. L860, L861 y L862.- AC150/5345-46 B.
Transformadores de Aislamiento para sistemas de alumbrado de Aeropuertos 50 Hz. L831.- AC150/5345-47 A.
Reguladores de Corriente Constante, con monitor. L829.-(AC 150/5345-10).
Selector de Circuitos, L847 (AC 150/5345-5)
Luces identificación de fin y umbral de pista. L849 (AC150/5345-51)
Luces empotradas de pista. L850 (AC150/53454-46)
Luces empotradas de calle de rodaje. L852 (AC150/5345-39)
Marcadores retroflectivos. L853 (AC150/5345-39)
Indicador Visual de Pendiente de Aproximación PAPI L880.-. (AC150/5345-28D)
Luces de Obstrucción. L885. (AC150/5345-43)
Luces de destellos omni direccionales L859.- (AC150/5345-51)

El contratista es responsable del uso de la última edición de las Circulares referenciadas de la Administración Federal de Aviación (FAA).
Para casos particulares se tomarán las normas aprobadas por Usinas y Transmisiones del Estado de Uruguay (UTE) y ensayos realizados por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU).
Caracteristicas fotométricas. Para todos los artefactos la emisión luminosa tendrá que cumplir las especificaciones FAA y las recomendaciones de OACI, Anexo 14, Volumen 1, Apéndice 2.

Sistemas de iluminación de aproximación

Las señalizaciones de aproximación serán:

- En la cabecera 06, Sistema sencillo de aproximación
- En la cabecera 24, Sistema de aproximación de precisión de Categoría I MALSR (Sistema de luces de aproximación de intensidad media con luces indicadoras de alineamiento intermitentes)

Los sistemas sencillos deben cumplir las prescripciones de la ref. 1, párr. 5.3.5.9, del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional, considerando que se trata de cabeceras para vuelo de no precisión (disponen de un VOR/DME).
En la cabecera 24 se ha previsto un sistema de aproximación de precisión de Categoría I como mínimo, (actualmente asistida por un Sistema de Aterrizaje por Instrumentos ILS MARK 20). La señalización se hará por el Contratista con un sistema MALSR CAT I (Normas FAA).
La alimentación será en doble circuito entrelazado.

Sistemas indicadores de pendiente de aproximación

Las dos cabeceras de la pista 06 - 24 deberán ser equipadas con indicadores de pendiente de aproximación PAPI en el lado izquierdo de la pista, en la dirección de la aproximación.
La alimentación será en doble circuito entrelazado.

Luces de borde de pista 06 - 24

Las luces de borde de pista consistirán en señales bidireccionales sobrealzadas o empotradas según su posición.
La alimentación está prevista en dos circuitos entrelazados entre la Usina Sur y la Usina Transmisora.

Las señales serán colocadas a 3 m del borde físico del pavimento de las pistas, dentro del margen pavimentado montadas en bases L867 o L868 cuando corresponda e interconectadas a las cámaras del sistema de ductos por medio de caños 2".
Los transformadores de los circuitos serie estarán colocados en la base L867 o L868 de la luminaria y estará conectado con la señal mediante el conector correspondiente.
La alimentación será en doble circuito entrelazado.

Luces de umbral y de extremo de pista

Las señalizaciones de umbral serán señales sobrealzadas o empotradas según las necesidades montadas en bases L867 o L868.
Las luces de umbral para la pista 24 de CAT I dispondrán de una entrada central libre de señales a fin de permitir el tránsito de aeronaves que despegan o que frenan .
La alimentación será en doble circuito entrelazado.

Luces de borde de calles de rodaje y plataforma de estacionamiento

Los circuitos de luces de borde de calle de rodaje serán sencillos e incluyen la plataforma de estacionamiento de las aeronaves.
Los circuitos estarán alimentados desde la Usina Sur o desde la Usina Transmisora.
La alimentación será efectuada en circuito sencillo de acuerdo a las especificaciones técnicas en CD-ROM.

Carteles guía para el rodaje

Las señalizaciones serán colocadas a lo largo del borde de las calles de rodaje y, en las cercanías de los cruces, a lo largo de las pistas de vuelo.
Las indicaciones deberán ajustarse a las última Normativa del Anexo 14 de la O.A.C.I..
Están formadas por tableros luminosos de cara doble y sencilla . con lámparas de 45W, 6.6A, y transformador de aislamiento.
La alimentación será tomada de los circuitos de las señales de borde de calle de rodaje.

Luces de eje de pista 06 – 24

Las luces de eje de pista 06-24 estarán formadas por señales empotradas, unidireccionales y bidireccionales según su posición.
La alimentación será en forma entrelazada en dos circuitos entre Usina Sur y Usina Transmisora.
Las luces para identificar el umbral serán colocadas perpendicular al eje de pista a cada lado del borde de la pista 06, compuesta por dos luminarias de destellos para identificación

fs 91

del umbral, sistema de control y sincronización, con tres brillos. La alimentación será prevista desde la Usina Sur.

Marcadores retroflectivos para el tramo 10-28

Los marcadores serán colocados como luces de borde de calle de rodaje para el tramo de pista 10 – 28 entre el cruce de 06-24 y cabecera 10, a usarse con fines de circulación y para aeronaves en interferencia ilícita.

Instalaciones eléctricas interiores para las ayudas visuales

Las instalaciones interiores serán las relacionadas, con los reguladores de corriente constante de los circuitos que alimentan las señales de las ayudas visuales y los respectivos tableros de alimentación incluyendo, cables, llaves de protección, modificación de los tableros existentes, suministro de nuevos tableros, bandejas o ductos para instalarlos.
En particular, las instalaciones que deberán realizarse dentro de las Usinas son las siguientes:

- Instalación de las unidades reguladoras monofases controladas por tiristores, aptas para alimentar circuitos de serie, con posibilidad de regular hasta cinco pasos de brillo de las señales. Cada unidad alimenta a un solo circuito. Para grupos homogéneos de unidades reguladoras se prevé una unidad de reserva a fin de asegurar la posibilidad de mantenimiento.
- Instalación de conmutadores de circuito para permitir la transferencia de la carga desde una unidad reguladora a otra en caso de avería o mantenimiento. Tablero de alimentación de las unidades reguladoras para la Pista 06 –24 y servicios en la Usina Sur, destinado a alimentar las unidades reguladoras.
- Tablero de alimentación de las unidades reguladoras para la Pista 06 - 24 y servicios en la Usina Transmisora, destinado a alimentar las unidades reguladoras.
- Se deberán integrar los Reguladores de Corriente Constante al sistema de monitoreo y control remoto de las señalizaciones luminosas del Aeropuerto ya instalado, desde de la TWR , desde la central de Mantenimiento y desde las Cabinas de Alimentación Usina Sur y Usina Transmisora, incluyendo suministro e instalación de los módulos de entrada y salida, interfaces y adaptación del software existente;
- Las instalaciones de alimentación Baja Tensión y de los circuitos serie de las señales luminosas en las cabinas Usina Sur y Usina Transmisora de los Reguladores de Corriente Constante correspondientes deberán incluir, cables, llaves de protección, modificación de los tableros existentes y/o suministro de nuevos tableros, bandejas o ductos para instalar los cables y todo trabajo necesario para instalar los equipos mencionados.

Montajes electromecánicos e instalaciones eléctricas

Conexión del tablero con las unidades reguladoras en la Usina Sur y Transmisora.
Conexión del tablero al servicio VOR/DME por medio de dos transformadores elevadores 380Vac / 2400 Vac en la Usina Transmisora y en la estación VOR/DME un transformador reductor 2400Vac / 220 Vac Potencia 15KVA y el tendido de los cables.
Se incluye el suministro e instalación de transformadores tipo seco los que deberán ser de los tamaños indicados y deberán conformarse a los requerimientos de la norma IEC 76 y Reglamentación de UTE.
Todos los interruptores secundarios de protección automáticos o diferenciales tendrán que cumplir las Normas IEC 439 / 898 / 568 / 1008.1 / 1009.2 / 947 y ensayos de UTE.

- El Contratista realizará la conexión y tendido del cable telefónico para el control remoto entre la estación VOR/DME y el Nuevo Centro de Control. El Cable telefónico de control será de 50 pares con conductores de 0,5 mm2 de sección mínimo según Normas FAA para cable de control a ser instalado en conductos subterráneos.
- Conexión y tendido del cable telefónico para el control remoto entre la estación del Localizador del ILS Pista24 y la Usina Sur. El Cable telefónico de control será de 25 pares con conductores de # 19, de sección mínimo según Normas FAA.
- Conexión y tendido de cables desde las unidades reguladoras de la Usina Sur y la Usina Transmisora a las señales a lo largo de las pistas y calles de circulación. Conexión de los transformadores aisladores de los circuitos serie y las conexiones de las luminarias
- Conexión del MALSR desde la Usina Transmisora para alimentar a la instalación aproximación pista 24 Cat. I MALSR y el tendido de los cables correspondientes

Conexión de los tableros, tomada de los respectivos tableros generales de baja tensión. Las mismas serán efectuadas a través de un interruptor automático de potencia adecuada, en el tablero general ya instalado o desde un nuevo tablero.

Redes de tierra

Cubre la conexión a tierra de las estructuras, materiales y equipo, sistemas eléctricos de neutro y un sistema de compensación a tierra ("Counterpoise") para los sistemas de ayudas visuales del campo aéreo; para la seguridad del personal y la protección contra daños de las estructuras y equipos, incluyendo los sistemas de puesta a tierra de los edificios y las subestaciones, generalmente fuera de las edificaciones.
La red de tierra deberá incluir:

- Las instalaciones de tierra; las instalaciones de protección pararrayos; los enlaces equipotenciales; los enlaces con las luminarias. los sistemas de tierra se deberán unir a los cables instalados recientemente para los diferentes circuitos.

- Las nuevas instalaciones se deberán conectar en cada cabina donde se previó un colector equipotencial, formado por una barra de cobre a la cual se conectan, además del dispersor, todos los alambres a tierra de las instalaciones (tableros, grupo electrógeno, transformadores, etc.) y los alambres de equipotencialidad para las masas y las masas exteriores (eventuales redes debajo de pavimento, coberturas pasajes subterráneos, tuberías, marcos de metal, pasamanos, armaduras de cimientos y pilares, etc.)

Iluminación de plataforma

Una vez definido el proyecto de plataforma presentará el proyecto y construirá todos los reflectores, postes, sus bases en hormigón y sistemas de ensamble, equipos eléctricos, cables, conductos y ductos para cables, integración al sistema de monitoreo y control remoto, el ensayo de las instalaciones y todo trabajo incidente o relacionado con la instalación del sistema de iluminación que garantice la operación del sistema de iluminación.
El sistema de iluminación en la plataforma del aeropuerto estará de acuerdo con las especificaciones y los boletines de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) y normas OACI. Anexo 14 Volumen 1 y Parte 4 de la OACI
El sistema de iluminación de la actual plataforma está montada en torres de 24 metros de altura, alimentadas de la Usina Este (próximo al Edificio de Arribos).
La instalación es comandada desde el tablero de alimentación situado en la Usina Este, y el control de encendido lo realiza operaciones o por medio de clave de acceso desde la nueva Torre de Control.
Ha sido previsto que el comando de iluminación de la plataforma se produzca mediante el sistema de Control y Monitoreo instalado y que actúa sobre todas las torres. Este dispone de un adecuado software de administración que se encarga de comandar cada uno de los distintos circuitos de la manera indicada por los encargados de las operaciones en la plataforma de aeronaves.
Se deberá efectuar la iluminación para las áreas de la nueva plataforma y la colocación de los proyectores para estas torres en particular.
El veinticinco por ciento (25 %) de los proyectores de cada columna deben tener respaldo de energía no interrumpible UPS.
En el diseño de la Plataforma nueva se manejarán similares criterios para la iluminación.

Integración al sistema de monitoreo y control

Se deben instalar todas las unidades necesarias, modificación del software y conexiones necesarias para la integración al sistema ya instalado en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, para colocar los nuevos equipos en operación como unidades completas.

Comprende la conexión de los reguladores de corriente constante a ser instalados para la Pista 06 24 al sistema de control y monitoreo de las ayudas luminosas. El comando y el control está en los siguientes puntos: Operaciones del Edificio Terminal actual; Usina Sur; Usina Transmisora; Usina Este: TWR del edificio de Control

4.3.2 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS DE LOS EQUIPOS DE AYUDAS VISUALES

Señales sobrealzadas de aproximación Pista 06

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales unidireccionales sobrealzadas de alta intensidad, a instalar en poste quebradizo y los postes de bajo impacto. Las señales estarán formadas por un cuerpo de fundición de aluminio, montada con una lámpara PAR 56, 6,6 A 300 W. Debe cumplir con la especificación aprobada por la FAA -E- 982 H y las Normas de la OACI Anexo 14 Volumen 1.

Unidades indicadoras de pendiente de aproximación.

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de unidades indicadoras de pendiente de aproximación, tipo PAPI, completas con 3 lámparas de ciclo halógeno prefocalizada, 200W, 6.6A. Las unidades deberán cumplir con la especificación FAA AC 150/5345-28 Tipo L880 Estilo B circuitos series y las Normas de la OACI Anexo 14 Volumen.1.

Señales unidireccionales sobrealzadas de extremo de pista.

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales unidireccionales sobrealzadas de alta intensidad. Las señales están formadas por un cuerpo de fundición de aluminio, montada con una lámpara PAR 56, 6,6 A, 200w. Debe cumplir con la especificación aprobada por la FAA -E- 982H y Normas de la OACI Anexo 14 Volumen 1 . El artefacto será previsto para montaje en tubo de 2" EMT o cupla frangible. sobre bases tipo FAA L868/867.

Señales unidireccionales sobrealzadas de umbral de Pista 06

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales unidireccionales sobrealzadas de alta intensidad. Las señales están formadas por un cuerpo de fundición de aluminio, montada con una lámpara PAR 56, 6,6 A, 200w. Debe cumplir con la especificación aprobada por la FAA -E- 982H y Normas de la OACI Anexo 14 Volumen 1 . El artefactó será previsto para montaje en tubo de 2" EMT o cupla frangible. sobre bases tipo FAA L868/867.

Señales intermitentes RTIL Pista 06.

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales unidireccionales RTIL, a instalar en la cumbre de postes quebradizos. Los artefactos intermitentes de descarga, sobrealzados, de alta intensidad unidireccional, cumplirán los requisitos de las Normas de la OACI Anexo 14 Volumen 1 y permitirán preferentemente la regulación de la energía en tres niveles. Tendrán que cumplir la especificación FAA L-849. El sistema tendrá que asegurar una secuencia de encendido flash rate 60 a 120 disparos por minuto.

Señales bi - direccionales empotradas, de borde de pista

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales a seminivel bidireccionales de alta intensidad de aproximación, formadas por una base de fundición de aluminio y por un casquete de aleación de aluminio de alta resistencia mecánica, resistente a la corrosión, sin que necesite tratamiento de protección que afecten al medio ambiente. Debe cumplir con las especificaciones FAA Tipo L850C AC 150/5345-46B Clase 2, estilo 2 o estilo 3 y las Normas de la OACI Anexo 14 Volumen I.

Señales omnidireccionales sobrealzadas de borde de calle de rodaje

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales sobrealzadas de mediana intensidad, formada cada una por un cuerpo superior de aleación ligera, cupla frangible, plato base y por un cuerpo superior de aleación ligera, en que se apoyan los componentes ópticos según certificación de la FAA especificaciones AC 150/5345-46B tipo L861T.

Señales omnidireccionales empotradas de borde de la plataforma

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales a seminivel omnidireccionales de media intensidad, azules, formadas por una base de fundición de aluminio y por un casquete de aleación de aluminio de alta resistencia mecánica, resistente a la corrosión, sin

fs. 96

que necesite tratamiento de protección que afecten al medio ambiente. Debe cumplir con las especificaciones FAA Tipo L852 T AC 150/5345-46B y las Normas de la OACI Anexo 14 Volumen I.

Letreros de guía para el rodaje.

Se incluye el suministro y la puesta en obra de letreros luminosos de cara doble o sencilla para el tráfico en el suelo, según Especificaciones FAA para signos para las calles de rodaje y pistas AC 150/5345-44F tipos L858Y, L858R y L858L, y las normas de la OACI Anexo 14 Volumen I última edición.

Gabinetes de alimentación y control para señales RTIL

Se incluye el suministro y puesta en obra de gabinete de control para las señales RTIL constituida por un estuche de poliéster reforzado impermeable, con puerta abisagrada y aperturas para la ventilación, equipada con dispositivo que impida el acceso de agua, polvo e insectos, completo.

Señales unidireccionales y bidireccionales empotradas de eje de pista

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de señales de eje de pista a seminivel, uni y bidireccionales de alta intensidad, formadas por una base de fundición de aluminio y por un casquete de aleación de aluminio de alta resistencia mecánica, resistente a la corrosión sin tratamiento de protección dañino para el medio ambiente. Las luces de eje de pista bidireccionales deberán cumplir con la Circular AC150/5345-46B, L850A y el Anexo 14 de la OACI Volumen I.

Sistema de Luces de Aproximación para la pista 24 MALSR

Se incluye el suministro y la puesta en obra de un sistema MALSR –Medium Intensity Approach Lighting System with Runway Alignment Indicator Lights compuesto de luminarias, postes de bajo impacto, circuitos de alimentación y control según especificaciones FAA tipo FAA2325E para operar en Categoría I
El sistema MALSR será utilizado para dar guía visual en la aproximación de las aeronaves a la pista 24.
El sistema MALSR deberá incluir el arreglo de luces de umbral empotradas para la pista 24.
El sistema MALSR estará compuesto de nueve (9) barras de luces, 2 barras empotradas en el pavimento nuevo y el resto montadas individualmente en postes de bajo impacto

separados o en postes que pueden soportar hasta 5 luces de iluminación continua o permanente tipo PAR 56.

Marcadores Retroflectivos

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de marcadores retroflectivos para señalización de calle de rodaje, azules, formada cada una por un cuerpo superior ligero no corrosivo, montado en cupla frangible o deberá ser flexible, para montarse en zona pavimentada o superficies no pavimentadas. El montaje deberá estar diseñado para prevenir que el marcador o sus componentes sean absorbidos por las turbinas o que soporten las cargas de los vientos según certificación de la FAA especificaciones AC 150/5345-39B.

Conmutador de reserva de circuitos serie 6,6 A de Ayudas Visuales.

Se incluyen el suministro y puesta en obra de unidades conmutadores de reserva formados por un armario metálico tratado a base de barnices de poliéster con proceso electrostático, completo con accesorios. El conmutador de reserva tendrá que ser apto para el enlace en entrada de como mínimo de 2 reguladores de corriente constante, principal y reserva, conmutable sobre el circuito servido serie de pista, en una eventual falla de un regulador de corriente constante. El selector de circuito tendrá que cumplir las recomendaciones OACI Manual de Diseño de Aeródromos - Parte 5.

Corta circuito enchufable para circuito serie.

Se incluyen el suministro y la puesta en obra de cortacircuitos enchufables. Los dispositivos deberán permitir aislar el circuito serie del regulador de corriente constante durante las tareas de mantenimiento en el campo y las mediciones rutinarias de resistencia de aislamiento del circuito sin tener que desconectar los conductores. según especificaciones FAA 150/5340

Transformadores aisladores para circuito serie 6.6 A

Se incluyen el suministro y puesta en obra de transformadores aisladores para circuitos serie de 6.6 A para alimentar cada luminaria componente de los circuitos de ayudas visuales solicitados en estas bases cuya potencia será acorde a las mismas. Los transformadores aisladores deben cumplir con las Especificaciones FAA L831 para 50 Hz de la Circular de la FAA AC 150/5345-47 A

f. 98

Bases metálicas para el montaje de las luminarias L868

Se incluyen el suministro y puesta en obra de bases metálicas para el montaje de las luminarias tipo L868 Light Base. Las mismas deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Circular de la FAA AC 150/5345-42C.

Bases metálicas para el montaje de las luminarias L867

Se incluyen el suministro y puesta en obra de bases metálicas para el montaje de las luminarias tipo L867 Light Base, Non Load Bearing Las mismas deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Circular de la FAA AC 150/5345-42C.

Reguladores de Corriente Constante circuitos serie 6,6 A

Se incluyen el suministro y puesta en obra de reguladores de corriente constante según especificaciones L829 de la FAA Advisory Circular AC 150/5345-10D para estos elementos.
Los reguladores deberán ser del tamaño y rango indicados en los planos y deberán estar capacitados para operar a la altitud y condiciones del Aeropuerto. Tipo seco no en aceite, Control local o remoto en 5 brillos B1 al B5, Componentes accesibles desde el frente, Elementos intercambiables entre reguladores de diferente potencia, Protección del regulador ante rayos que actúen sobre el circuito serie del campo, Protección sobre voltaje y sobre corriente, Re-establecimiento automático del regulador de 5 intentos como mínimo antes del lockout, ante condiciones en que las fallas puedan ocasionar sobre corriente que dañen las lámparas, el regulador debería actuar bajo condiciones controladas tipo encendido lento (soft start).

Cable del Circuito primario Serie

Se incluye el suministro y la puesta en obra de cable unipolar, con conductor aislado norma FAA AC 150/5345-7, L824 , 8 AWG, será de 7 hilos trenzados de cobre sección 8,4mm2, con una capa de material semiconductor y una aislamiento de polietileno reticulado. El cable tendrá que tener las características especificadas de que cumple con la norma y tendrá que superar los ensayos prescritos por las Normas IEC 502.

Cables de las extensiones secundarias.

Se incluye el suministro y la puesta en obra de cable unipolar, con conductores flexibles, de alambre de cobre estañado, aislado en goma y protegido con vaina de polivinilcloruro, con sección transversal de acuerdo a los conectores secundarios suministrados.

Cables y Alambres de Control.

Se incluye el suministro y la puesta en obra de cable múltiple, conductores flexibles de cobre estañado, aislados en polivinilcloruro Normas IEC 503, grado de aislamiento 4. Deberán cumplir las normas FAA AC 150/5345-7 N°12 AWG, para corriente alterna y la norma FAA Rural El. Adm Bulletin 345-14 y 345-67 para corriente continua N° 19 AWG.

Cables para Control de la Estación VOR/DME y Localizador

Se incluye el suministro y la puesta en obra de cable múltiple, conductores de cobre estañado, aislados Tipo Alcatel – K91 25PR # 19AWG ARM II Filled –DTFA-02-91-C-91034. Deberán cumplir las normas FAA.

Cables para alimentación Estación VOR / DME, Localizador

Se incluye el suministro y la puesta en obra de cable de cobre aislación XLPE tensión nominal 2.5Kv 16 mm2 de sección para enterrar directamente o instalación en ductos. Deberán cumplir con las normas de UTE

Cable para control para el Sistema RTIL

Se incluye el suministro y puesta en obra de cable para control del sistema RTIL. Deberán cumplir con los requerimientos especificados por las normas FAA y OACI.

Cable para alimentación del Sistema RTIL

Se incluye el suministro y puesta en obra de cable para alimentación del sistema RTIL. Deberán cumplir con los requerimientos especificados por las normas FAA y OACI.

Conectores para los Circuitos de alimentación de las señales

Se incluye el suministro y puesta en obra de conectores para conexiones primarias y secundarias con los transformadores aisladores y las luminarias de conformidad con la Circular FAA AC/150-5345-26C especificación para conectores L-823.
Conexiones Primarias. Deberán hacerse con conectores del tipo L-823, Tipo I, Clase B, enchufe estilo 3 y equipos de receptáculos estilo 10, a un aislamiento para 5000 voltios.

Conexiones Secundarias de Alambres de Conductor Sencillo. Deberán hacerse con conectores del tipo L-823, Tipo II, Clase B, enchufe estilo 4 y equipos de receptáculos estilo 11, a un aislamiento para 600 voltios.
Extensiones de Cable Secundario de dos Conductores. Deberán hacerse con cables y conectores según especificaciones anteriores.

Empalmes para Cables

Se incluye el suministro y puesta en obra de empalmes del tipo fundido, empleando un molde plástico y usando una resina epóxi. Se permitirán empalmes sólo en las bocas de acceso de control de subterráneos.

Alambres para Conexión a Tierra

Se incluye el suministro y puesta en obra de alambres de cobre descubierto, para instalación de conductores de conexión a tierra se unirán con alambre de acuerdo con las Especificaciones de UTE ET1010 para conductores desnudos para puesta a tierra y las Normas ASTM B3, ASTM B8, ASTM B193, IEC 410 y la IRAM 9590.

Especificaciones para el Cableado Interior de Potencia en Usinas

Se incluye el suministro y puesta en obra de cables que no propaguen incendio y tengan baja emisión de gases tóxicos y corrosivos caso de quedar involucrados en un incendio, que cumplan las normas: IEC 332.3; IEC 754; 227/228 y aprobados por las normas de UTE.

4.3.3 PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS

El Contratista deberá presentar junto con el Proyecto de las Obras Civiles, del Área de Movimiento, el Proyecto de Ayudas Visuales correspondiente.
La Unidad de Control tendrá 30 (treinta) días para realizar su evaluación y si hubiera observaciones el Contratista las deberá levantar en los 15 (quince) días siguientes.
Las obras de Ayudas Visuales deberán terminar en forma simultánea con las obras de repavimentación u obras nuevas.

La iluminación de la nueva plataforma se habilitará en el momento de la puesta en funcionamiento de la misma.

4.4 CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE OBRAS ELECTRICAS Y DE COMUNICACIONES

El objeto de estas especificaciones es establecer las condiciones generales de explotación del Contratista, relativas a sus obligaciones en lo referente a las Ayudas Visuales, suministro de energía eléctrica; telefónica; Radio Ayudas; Radar; Comunicaciones y Servicio de fibra óptica de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

4.4.1 RESPONSABILIDADES DE LA DINACIA

La DINACIA:

- proporcionará las telecomunicaciones y las ayudas de radionavegación y aterrizaje para asegurar el funcionamiento eficiente de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- mantendrá el equipamiento y sistemas que se detallan a continuación: Estación VOR / DME; ILS Pista 19; ILS Pista 24 ; Estación RADAR; Usina Sur; Planta Receptora; Centro de Transmisión; Usina Transmisora; Torre y Centro de Control.
- proporcionará fuentes adecuadas de energía eléctrica a las instalaciones de Ayudas Visuales, Comunicaciones y equipos de Radio Navegación y Aterrizaje por intermedio de las instalaciones de la Usina Transmisora y de la Usina Sur, a un costo que no superara el 10 % de la tarifa de UTE.
- controlará que las Ayudas Visuales estén de conformidad con los requerimientos del Plan de Navegación Aérea y cumplan con la normativa aeronáutica correspondiente.
- realizará la transferencia de los contratos vinculados a los Edificios Terminales,asi como todas las responsabilidades contraídas ante UTE, a partir de la Toma de Posesión.
- comercializará la energía para los circuitos de ayudas visuales del área de movimiento contabilizando los consumos por medio de los medidores correspondientes a dichos circuitos en las Usinas de su propiedad.
- suministrará la energía de reserva para los circuitos de Ayudas Visuales.

4.4.2. RESPONSABILIDADES DEL CONTRATISTA

El Contratista:

- confeccionará y entregará a la Unidad de Control para su aprobación el Plan de Mantenimiento y las rutinas de inspección para asegurar que las instalaciones y servicios funcionen adecuadamente, conforme con los acuerdos y normas nacionales e internacionales vigentes.
- confeccionará y entregará a la Unidad de Control el Plan de Suministros, Instalaciones y Cronogramas de obra para su aprobación, conforme con los acuerdos y normas nacionales e internacionales vigentes.
- proporcionará fuentes adecuadas de energía eléctrica a los Edificios Terminales y otras construcciones por intermedio de la Usina Este y subestaciones de UTE.
- se hará cargo del mantenimiento y asegurará que esas instalaciones y servicios funcionen de acuerdo con las especificaciones contenidas en la Normativa de la OACI.
- realizará el mantenimiento y reposición de las Ayudas Visuales para asegurar el funcionamiento eficiente y cubrir las necesidades del tránsito nacional e internacional.
- confeccionará el plan de mantenimiento y las rutinas de inspección para asegurar que esas instalaciones y servicios funcionen de acuerdo con las especificaciones contenidas en el Anexo 14 de la OACI y las coberturas y enlaces contenidos en el Plan de Navegación Aérea de la DINACIA.
- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del suministro de los sistemas de Ayudas Visuales para la Pista 06 24 , estando disponible en soporte magnético, en CDROM, las Especificaciones Técnicas previstas para la Etapa II que el Contratista deberá adaptar en acuerdo con el Plan Maestro y respetando las condiciones técnicas allí detalladas y que se resumen como sigue:
    1. Suministro, instalación, puesta en servicio, mantenimiento, soporte técnico y obras para el montaje del sistema completo de Ayudas Visuales para la pista 06 - 24 del AIC.
    2. El Sistema de Ayudas Visuales propuesto por el Contratista permitirá una pista de precisión Categoría I, como mínimo, para cabecera 24 y de no precisión para la cabecera 06.
    3. Todas aquellas modificaciones o nuevos trazados de calles de rodaje y plataformas que exijan instalaciones de ayudas visuales nuevas o complementarias deberán realizarse en un todo de acuerdo con las Especificaciones Técnicas disponibles en soporte magnético, en CDROM.
- se compromete al pago de la energía consumida en la Usina Sur por los circuitos de Ayudas Visuales, a partir del día de la Toma de Posesión.
- suministrará e instalará nuevos transformadores y cable de alimentación y control para la estación VOR / DME del Aeropuerto Internacional de Carrasco y cable de control para el Localizador de la Cabecera 06.
- suministrará una nueva línea de 6KVA entre la Usina Sur y la Estación Receptora a los efectos de alimentar la mencionada estación.

- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del control y monitoreo de las ayudas visuales e iluminación de plataforma, así como el mantenimiento del sistema completo y la fibra óptica de acuerdo a los estándares internacionales
- otorgará y asegurará a la DINACIA la utilización de los hilos necesarios del anillo de fibra óptica para el envío de señales de control y estado de los equipos de Radio Ayudas, RADAR y equipos de Comunicaciones aeronáuticas y telefónicas.
- instalará los elementos necesarios que permitan a la DINACIA conectar los cables telefónicos de control a los puntos de interés antes mencionados ya sea para comunicación telefónica, de control de ayudas aeronáuticas o de comunicaciones aeronáuticas compartiendo de esta manera los cables de fibra óptica ya instalados en el AIC.
- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del cierre del anillo de fibra óptica, manteniendo las normas y los criterios empleados en el tendido actual, salvo que técnicamente se acepte una mejora de la calidad y confiabilidad del sistema.
- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del suministro, montaje, instalación, puesta en servicio para las estaciones RVR.
- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del suministro, montaje, instalación, puesta en servicio del grupo de sensores meteorológicos de superficie, y los indicadores digitales y terminales en Torre de Control, Centro de Control y Observador Meteorológico.
- contrae las obligaciones y responsabilidades que resultan del suministro, montaje, y puesta en servicio y mantenimiento de equipos para la seguridad.
- asegurará las comunicaciones telefónicas y energía eléctrica a los distintos usuarios del AIC así como el mantenimiento reparación y gestión a las instalaciones y equipos destinados a estos fines.
- contrae las obligaciones y responsabilidades por comunicaciones, líneas telefónicas y energía eléctrica contratadas por DINACIA para el AIC con ANTEL y UTE , a partir del día de la Toma de Posesión.
- proporcionará por intermedio de las instalaciones telefónicas y central telefónica del Aeropuerto Internacional de Carrasco los servicios correspondientes a las comunicaciones internas, nacionales e internacionales cubriendo las necesidades actuales y futuras que surjan.
- será responsable y de su cargo la utilización de frecuencias de comunicación propias, debiendo realizar la tramitación correspondiente.
- se procederá a la revisión y adecuación de las redes de telefonía para permitir alcanzar el crecimiento previsto y atender las demandas de los servicios internos actuales.
- Proporcionará por intermedio de las instalaciones telefónicas y la central telefónica del AIC los servicios correspondientes a las comunicaciones, nacionales e internacionales.
- asegurará y gestionará la telefonía de los Edificios Terminales del AIC. El nuevo terminal deberá ser dotado de una central telefónica y red de cables a fin de satisfacer las necesidades de los usuarios.

4.5 SUMINISTROS

4.5.1 RADIO AYUDAS, RADAR Y COMUNICACIONES AERONÁUTICAS

- El Contratista suministrará un nuevo trazado para el tendido de la línea de alimentación de la Estación VOR / DME desde la Usina Transmisora incluyendo transformadores, cable de alimentación y cable de control.
- Línea de Cable Control para el Localizador del ILS de la Pista 24 a través de los ductos existentes.
- Conexión de las líneas de Control de los equipos del ILS a la fibra óptica desde las Usinas Sur y Transmisora.
- Conexión de las líneas de comunicaciones a la fibra óptica desde las Usinas Sur, Estación Receptora, Centro de Transmisión en Usina Transmisora, Centro de Control y RADAR.

4.5.2 TENDIDO DE FIBRA ÓPTICA

Se deberá finalizar el cierre del anillo, realizando los siguientes tendidos entre; el Centro de Control de Tránsito Aéreo, RADAR; Terminal y la Usina Sur.
De los 24 hilos de la fibra salvo los que se utilizan para el envío de información de datos para el Control y Monitoreo de las Ayudas Visuales el resto será compartido para la transmisión y recepción de la información para el Control y Estado de las Radio Ayudas, RADAR; información pertinente a los centros de recepción y de transmisión para las Comunicaciones Aeronáuticas y comunicaciones Telefónicas administrativas y de servicios de control de tránsito aéreo.
Se deberá suministrar e instalar la fibra óptica y todo aquel equipo necesario par la conexión de los equipos mencionados en el paso anterior, de modo que el sistema funcione a satisfacción.
Los cables de fibras ópticas serán de 24 fibras ópticas.
El tendido será en 2 ductos PVC de 101 mm en hormigón y cámaras de hormigón cada 50 metros.
En cada nodo se instalará el equipo necesario para el desarrollo de las comunicaciones y permitirá a su vez la conexión de los actuales cables telefónicos de control de los equipos de comunicaciones, de radio ayudas- RADAR y comunicaciones telefónicas.

4.5.3 SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

El Contratista instalará este sistema en el nuevo Edificio Terminal de pasajeros (ver información adicional en copia magnética).

Se deberá suministrar e instalar un sistema integrado de administración y Monitoreo del Sistema de Seguridad, control de accesos a zonas restringidas, control y detección perimetral, procesamiento de señales de video (CCTV, cámaras y periféricos) y sistema de pases y permisos para las diversas áreas.
El Contratista deberá incluir todos los equipos y materiales necesarios para tener un sistema completo.
Este sistema deberá permitir a los operadores controlar y monitorizar el acceso en los puntos de ingreso
Esta aplicación deberá proveer centralización de las alarmas, control de intrusos, control de los accesos por medio de tarjetas de identificación, y poseer la capacidad de adquirir datos de los recursos humanos desde una base de datos con el fin de controlar el acceso a las diferentes áreas.
El sistema integrara los centros de control computarizado (CCC), las cámaras, conmutadores de video, sistemas de seguridad, sensores perimetrales, controles de acceso y otros.
El sistema deberá tener la capacidad de crear reportes según las necesidades de los operadores del sistema .
El sistema deberá estar constituido en base a la arquitectura de Cliente –Servidores (client-Server) redundantes y red de comunicaciones redundante.

4.5.4 SISTEMAS METEOROLÓGICOS

Referencias utilizadas para los equipos

Anexo 14 - Aeródromos - Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)
Anexo 3, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), Reglamento Técnico, Volumen II, OMM No. 49.
Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)
Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (O.A.C.I), Documento 8896.
Manual de Métodos para la Observación del Alcance Visual en la Pista. (O.A.C.I.), Documento 9328
Manual de Proyecto de Aeródromos Doc 9157 – AN/901 Parte 5 Sistemas Eléctricos (O.A.C.I.)
Manual de códigos WMO N°. 306.
Normas IEC - Internacional Electrotechnical Commission.
Especificaciones de la FAA (Federal Aviation Administration) de Estados Unidos contenidas en las circulares y ordenes Informativas
Guía de los sistemas de Observación y Difusión de Información Meteorológica en los Aeródromos OMM N731.
Publicaciones de la Sociedad Americana de Ensayos y materiales (ASTM)
Publicaciones del Instituto Nacional Americano de Normas (ANSI).

fs. 10E

National Electrical Manufacturers association (NEMA)
Estándares para sistemas de Señales en los Aeropuertos. AC150/5340-18C.
Especificaciones, Estructuras de bajo impacto FAA E-2702

Descripción del sistema de ayudas meteorológicas

Se deberá suministrar e instalar, sensores de superficie, sistema para proceso y recolección de datos y base de datos, indicadores digitales y terminales, RVR incluyendo todos los imprevistos y pertinentes necesarios para colocar los sistemas en operación como unidades completas.

El sistema de observación Meteorológica estará compuesto por los sensores meteorológicos, las computadoras RVR, interfaces, indicadores digitales y pantallas de presentación que adquieren la información de los diferentes parámetros sobre la superficie del Aeropuerto.

Estos datos deberán ser obtenidos, procesados, enviados y presentados para el uso del personal operativo del Aeropuerto:

En la Torre de Control del Aeropuerto, una pantalla terminal e indicadores digitales.

En el Centro de Control una pantalla terminal.

En la estación del Observador meteorológico una estación de trabajo para repetición de los datos de Torre de Control.

Deberán instalarse un RVR y los sensores correspondientes para la Pista 19.

Deberán instalarse un RVR y los sensores correspondientes para la Pista 24.

El viento será medido en las zonas de contacto de las Cabeceras 19, 24 y 01/06.

El sistema deberá ser del tipo de arquitectura modular a los efectos de permitir adaptarlo a las condiciones actuales del Aeropuerto y con posibilidades de ser ampliado según las necesidades o la incorporación de nuevos sensores, estaciones de trabajo o terminales.

El sistema deberá reunir, procesar y mostrar los datos meteorológicos de superficie para las pistas de no precisión 01 y 06 y para las pistas de precisión CAT I 19 y 24 del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Los instrumentos y los equipos componentes del sistema deberán conformar los estándares Internacionales de la Organización Internacional de Aviación Civil., Guía de los sistemas de Observación y Difusión de Información Meteorológica en los Aeródromos OMM N731 y Especificaciones de FAA aplicables (especificaciones técnicas en CD-ROM).

El sistema deberá en forma automática recoger los datos de los sensores de campo, enviarlos para ser visualizados en los indicadores, procesarlos y enviarlos a la pantalla del terminal en Torre de Control y Centro de Control.

4.6 TERMINAL DE CARGA Y CORREOS

En los siguientes artículos se describe los procedimientos de la operativa de la actual terminal de carga, las áreas de la misma, los criterios de diseño y áreas mínimas que se deberán considerar para el proyecto de la nueva terminal y las obras de construcción y mantenimiento que deberá realizar el Contratista en las áreas de operación de la actual y futura terminal

4.6.1 Procedimientos de la operativa de carga en la terminal actual.

El AIC cuenta con una Terminal de Carga aérea comercial para el procesamiento de la mercadería, tanto de importación como de exportación.

En líneas generales los actuales procedimientos son:

4.6.1.1 Importación:

- la mercadería es desembarcada de los aviones y transportada al edificio terminal de carga por los responsables de la asistencia en tierra (rampa), sin modificar el embalaje;
- simultáneamente la compañía aérea entrega una copia de la documentación de vuelo (Manifiesto de Carga Aérea) al Operador de la terminal de carga y a la Dirección Nacional de Aduanas;
- a continuación se lleva a cabo la recepción de la carga, se efectúa un control físico y de los documentos de la mercadería, comprobando las condiciones de los embalajes, su peso, su identificación y su correspondencia con el manifiesto de carga; esta operación se efectúa por personal del Operador, junto con personal de la Aduana y de la Compañía Aérea;
- se labra un Acta de recepción con las eventuales observaciones, suscrita por los tres participantes de la operativa, luego la mercadería se clasifica en los almacenes, donde permanece hasta que sea retirada por parte del destinatario;
- el destinatario de la mercadería solicita la entrega de la misma a la oficina de Expedición y Recaudación, presentando documentación aduanera;
- el personal del Operador, una vez controlada la documentación, emite un pedido de salida, que permite identificar la mercadería en el almacén; a continuación se retira y se transporta al área de aforo e inspección por parte de la Aduana (Visturía);
- el personal de la Aduana efectúa la inspección de la mercadería y autoriza su liberación, que permite al despachante regular la documentación en las oficinas de la Aduana y, por último, pagar el servicio prestado por el Operador;

- por último, el personal del Operador transporta la mercadería al pie del vehículo de transporte.

Ciertas mercaderías se someten también al control de la Sanidad y del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

4.6.1.2 Exportación

- el despachante presenta la documentación de expedición a la Aduana que, una vez efectuado el control de los documentos, autoriza la entrada de la mercadería en el edificio terminal;

- el personal del Operador efectúa la recepción de la mercadería, controlando la cantidad de los bultos, el embalaje, la numeración y el peso, luego registra todas las informaciones de la misma y factura los servicios prestados;

- la mercadería se lleva al depósito y permanece en el mismo hasta el inicio del proceso de armado para su retiro;

- la Compañía Aérea presenta al Operador el manifiesto de carga;

- el personal del Operador retira la mercadería del almacén y lleva a cabo el proceso de armado según las instrucciones y ante la presencia de funcionarios de la Compañía Aérea;

- el personal del Operador vuelve a elaborar el manifiesto de carga, que es firmado por la Aduana, por la Compañía Aérea y por el Operador;

- la carga es retirada y transportada al avión por medio de los responsables de la asistencia en tierra (servicio de rampa).

Infraestructura del Edificio

Existe un área de importación y otra de exportación con acceso desde la plataforma de aeronaves lado "aire" y otro acceso vial desde la calle del lado "tierra" (descrito en el Capitulo 5).

Áreas existentes en la Terminal de Carga		Superficie
Sector de exportación		1.100 m^2
Sector de importación		3.600 m^2
Área de oficinas:	compañías aéreas	300 m^2
	bancos	30 m^2

	MGAP	170	m^2
	D.N.Aduanas	460	m^2
Áreas de maniobras:	carga	1.000	m^2
	camiones	5.000	m^2

4.6.2 Nueva terminal de carga

El nuevo terminal de carga deberá desarrollarse en función de las definiciones adoptadas por el Contratista al definir el Plan Maestro del Aeropuerto. Se deberá tener en cuenta los tipos de carga a operar (importación exportación), los picos de demanda diarios y horarios, la funcionalidad del edificio y su fácil ampliabilidad y un grado de mecanización para la operativa y tecnológico para el procesamiento de la misma acorde con un aeropuerto de estas características.
Inmediatamente de realizada la Toma de Posesión, el Contratista operará en el viejo terminal de carga, realizando las tareas de mantenimiento que defina en su "Plan de Puesta a Punto" (capítulo 5). Por otra parte cumplirá con lo establecido en estas Bases de acuerdo al cronograma de presentación de proyectos y ejecución de obras del nuevo terminal.

4.6.2.1 Obras de Infraestructura a realizar.

El Contratista tendrá a su cargo la realización de las siguientes obras de infraestructura:

- Reinstalación de hangares y servicios de aviación general
- Demolición de las instalaciones existentes en el área destinada a la nueva terminal.
- Reubicación de las instalaciones de servicios estatales existentes que continuarán en servicio dentro del predio (drenajes de la red general, saneamiento y tanques de agua).
- Mantenimiento de la actual terminal de carga durante el período que la ocupe
- Edificios y pavimentos indicados en estas bases.
- Demolición o reconversión de la superestructura de la terminal de carga actual una vez que esté operativa la nueva terminal..
- Obras de accesos y desagües.
- Cercado interno y sistema de control de acceso con cámaras de video para el portón de DINACIA.

Todas las obras cumplirán con los requisitos que se indican así como con los documentos de OACI, anexos, normas y recomendaciones.

4.6.3 INFORME TÉCNICO E INSTRUCCIONES DE PROYECTO

4.6.3.1 Generalidades.

La mercadería transportada por vía aérea (de importación o exportación) pasa por la terminal de carga del Aeropuerto Internacional de Carrasco, lo que marca su relevancia para el comercio internacional del país.

Este "Informe Técnico e Instrucciones de Proyecto" tiene como finalidad:

- ilustrar los criterios y las hipótesis que deberá considerar el contratista para la planificación, diseño y ejecución de las obras civiles;
- establecer criterios de diseño y niveles mínimos a los cuales el proyecto de los edificios de la terminal de carga y correos tendrá que atenerse, por ser esenciales para la funcionalidad, la calidad de nivel de servicio y la representatividad del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

El Numeral 4.6.4 "Normas Técnico-Constructivas" especifica las características de las prestaciones, tipos y calidad de los distintos componentes de las obras civiles y el equipamiento.

El Numeral 4.6.5 "Especificaciones de instalaciones" establece las directivas técnicas que hacen referencia a estas obras.

4.6.3.2 Criterios de libertad de proyecto y de elección de materiales

El contratista tendrá libertad para la resolución del proyecto, respetando los parámetros mínimos establecidos en este documento, a efectos de obtener y asegurar la calidad del servicio que se brinde al público, la representatividad de la imagen del Uruguay y las necesidades de las instituciones públicas y privadas que allí cumplan funciones.

El contratista tendrá libertad para elegir los materiales y sistemas constructivos que estime más convenientes, dentro de los límites cualitativos y de prestaciones indicados en este documento.

La elección podrá recaer en materiales no citados en las presentes bases, siempre que tengan características de calidad equivalentes o superiores a la descrita.

Se podrá hacer referencia a otras normas y estándares reconocidos en el ámbito internacional, siempre que sean equivalentes a los citados.
En todos los casos se respetarán las normas y estándares del Uruguay.

El contratista tendrá que diseñar, construir, equipar y mantener los edificios en su totalidad, con las instalaciones, máquinas operadoras fijas y móviles y demás elementos necesarios para su "puesta en funcionamiento".

4.6.3.3 El modelo funcional

La terminal de carga y correos estará concebida en base a elementos modulares, fácil y rápidamente ampliables, para hacer frente a posibles variaciones en las tendencias de crecimiento.

La configuración del edificio terminal permitira albergar nuevas funciones en los módulos interiores y efectuar expansiones laterales cuando sea necesario, tal cual es el modelo funcional típico de las terminales de carga internacionales.

La dimensión transversal del edificio terminal será la mínima posible, para reducir los recorridos interiores y para maximizar, a igualdad de superficie, el frente del edificio.

Las puertas de carga y descarga de los camiones del lado tierra son un elemento crítico del sistema y requieren un gran desarrollo longitudinal.

Otros factores que influyen en la tipología y en el tamaño del edificio terminal son:

- el grado de mecanización;
- las técnicas de manejo de mercaderia, documentación y comunicación.

El contratista preverá inicialmente al menos una terminal de carga y correos de media tecnología, donde los contenedores se trasladan mediante elevadores móviles y otros equipos, teniendo en cuenta la posibilidad de instalar más adelante un sistema de mecanización de alta tecnologia, como el HTV (Horizontal Transfer Vehicle) o el ETV (Elevator Transfer Vehicle).

Para una terminal de carga de media tecnología con almacenamiento en un sistema de "racks" la altura interior útil será de 8 m, mientras que un ETV de tres niveles requerirá una altura mínima de 12 m.

Las características principales de la nueva terminal serán entonces:

- *adaptabilidad*
- *flexibilidad*
- *fácil y rápida ampliabilidad.*

4.6.3.4 Análisis dimensional mínimo teórico de la terminal de carga

El Contratista proyectará y construirá una nueva Terminal de Carga que permita al menos un movimiento de 40.000 t/año.

Se buscará una adecuada relación entre las áreas de importación y exportación de cargas, las que se deberán adecuar fácilmente en función de la demanda.

Elementos de diseño.
- tráfico total en 1ª etapa: 40.000 ton/año

Para fijar los niveles del tráfico pico mensual, diario y horario se deberá considerar las siguientes hipótesis:

- Pico mensual de importación: 10% del tráfico anual
- Pico mensual de exportación: 10% del tráfico anual
- Tráfico del día pico: 5% del pico mensual
- Tráfico de la hora pico: 20% del día pico

El Contratista presentará junto a su proyecto, las estimaciones que consideró para el desarrollo de su Terminal y la futura operativa para la totalidad del período:

	Toneladas	*Año de contrato*
Pico mensual importación		
Pico mensual exportación		
Tráfico en el día pico (imp.)		
Tráfico en el día pico (exp.)		
Tráfico en la hora pico (imp.)		
Tráfico en la hora pico (exp.)		

Se definirá de acuerdo a la modalidad operativa adoptada y al grado de mecanización los siguientes indicadores :

Tiempo promedio de depósito en la terminal:
carga importada: período días
carga exportada: período días

Datos de diseño:

	Exportación	*Importación*
Producción por unidad de superficie (ton/m²/año)		
Puertas carga y descarga lado tierra (ton/puerta/hora)		
Peso promedio pallets/contenedor (ton)		
Peso promedio depósito (kg)		
Área composición y descomposición (ton/unidad/hora)		

Instalaciones necesarias para el área exportaciones, 1ª etapa

a) Superficie bruta.

b) Puertas para camiones lado tierra:

c) Posiciones para composición y descomposición

d) Número de baldas (pallet staging racks):

f) Número de contenedores:

Instalaciones necesarias para el área importaciones en 1ª etapa

a) Superficie bruta.

b) Puertas para camiones lado tierra:

c) Posiciones para composición y descomposición:

d) Número de baldas (pallet staging racks):

e) Número de contenedores:

El resumen de las necesidades totales deberá ser superior o igual a estos valores.

	Exp.	Imp.	Total
Superficie total (m^2)	1.200	4.400	5.600
Puertas lado tierra	4	12	16
Posiciones para composición y descomposición	8	12	20
Baldas para pallets	32	75	107
Contenedores	96	180	276

Distribución de los espacios (m^2)

El proyecto de la nueva terminal de carga, deberá contemplar las siguientes áreas:

LOCALES	*Areas* m^2
a) Cámara frigorífica	150
b) Cámara de valores (caja fuerte)	60
c) Cámara para mercaderías peligrosas	80
d) Depósito de material radioactivo	20
e) Cámara funeraria	40
f) Vestuarios /SSHH/ instalaciones de dirección	250
h) Área inspección de aduana y oficinas	600

A las superficies indicadas anteriormente se agregarán otras para:

Compañías Aéreas	300 m^2
Banco República	50 m^2
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca	180 m^2
Adm. Nacional de Correos y empresas privadas	1.800 m^2

A título indicativo se presenta a continuación un listado de metrajes, siendo de responsabilidad del Contratista la realización de sus propios cálculos.

Rubro	Listado de Obras	Unidad	Metraje
1	Acondicionamiento área Puerto Libre	Metros cuadr.	38.000
2	Hangares de Aviación General	Metros cuadr.	1.800
3	Demolición de edificios existentes	Metros cuadr.	20.000
4	Instalación de servicios (luz, agua, teléfono)	Global	
5	Reinstalación de servicios		
	Saneamiento	Global	
	Agua	Global	
	Galpón de mantenimiento	Metros cuadr.	160
	Cobertizo de vehículos	Metros cuadr.	360
	Edificio para policía aérea	Metros cuadr.	260
6	Nueva Terminal de Carga y Edificios compl..	Metros cuadr.	8.000
7	Pavimento lado aire	Metros cuadr.	6.500
8	Drenajes lado aire	Metros cuadr.	50.000
9	Alambrado	Metros	700
10	Accesos	Global	
11	Portones	Global	2
12	Iluminación lado aire	Metros cuadr.	60.000
13	Areas verdes	Metros cuadr.	30.000
14	Vialidad y estacionamientos	Metros cuadr.	8.350
15	Estacionamiento	Metros cuadr.	900
16	Iluminación	Metros cuadr.	11.000
17	Areas verdes	Metros cuadr.	14.000
18	Modificación de camino	Global	
19	Demolición de edificio actual Term.de Carga	Metros cuadr.	5.000

4.6.3.5 Cuantificación de los sistemas de proceso

La cantidad y tipo de los sistemas de proceso dependen del nivel organizativo y tecnológico de la terminal, para los cuales el contratista tendrá completa libertad de elección.

El Contratista definirá:

- tipología y cantidad de los medios de transporte y de los ULD (pallets, iglús y containers), así como de los contenedores de mercadería "suelta", incluidos eventuales ETV o HTV;

- tipología y cantidades de los sistemas de almacenamiento, incluidos los contenedores;

- tipología y cantidad de eventuales plataformas para bajar o elevar ULD y contenedores en las estaciones de composición y descomposición;

- tipología y cantidad de plataformas de elevación en el andén de carga de camiones, lado tierra.

4.6.3.6 Criterios de seguridad

"Security"

Se preverán sistemas de control y seguridad de la mercadería almacenada en el edificio terminal ante actos vandálicos, robos o infracciones a las leyes aduaneras del país. Se instalarán sistemas de circuito cerrado de televisión (TVCC) para el control de los accesos y de los puntos críticos y sistemas de alarmas contra las infracciones.

Se cumplirá asimismo con las Normas de Seguridad indicadas en el Anexo 17 de OACI referente al manejo de carga.

Se definirán y separarán claramente las áreas bajo control aduanero de las áreas exteriores a la Aduana con divisiones móviles, aunque seguras.

Igual separación se requiere entre las zonas de importación y de exportación.

"Safety"

El edificio se tendrá que concebir y construir con estrictos criterios anti-incendio, según los parámetros establecidos mas adelante.

En caso de incendio u otra emergencia se deberá poder evacuar el edificio desde cualquier punto interior a través de vías de fuga seguras, directas y breves, de forma de minimizar el tiempo de salida. Los criterios de evacuación responderán a lo recomendado por UBC (Uniform Building Code-USA) en el capítulo 3.3 "Exits" para los edificios con ocupación del grupo A (Group A occupancy) y a las instrucciones de la Dirección Nacional de Bomberos de Uruguay.

Asimismo se tendrá en cuenta la seguridad laboral, adoptando las medidas que neutralicen los riesgos de accidentes de trabajo y enfermedades laborales; en cumplimiento de las normas respectivas del Banco de Seguros del Estado y del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Por lo tanto se tendrá que:

- dimensionar los espacios de trabajo con adecuados márgenes de seguridad;

- dimensionar el desplazamiento de la mercadería, simplificándolo y evitando cruzamientos;

- asegurar una correcta y homogénea iluminación y ventilación de todos los lugares de trabajo, en lo posible en forma natural, evitando zonas de encandilamiento.

4.6.3.7 Criterios de proyecto

Estructura

Habrá completa libertad para la elección de la tipología estructural, que podrá ser metálica, en hormigón armado colado en obra o prefabricado, precomprimido, etc.

La malla estructural se estudiará en función del uso de los espacios y de las dimensiones del equipamiento interior. Se organizará sobre una retícula modular lo más amplia posible para reducir al mínimo el número de pilares que son habitualmente un obstáculo para el transporte y almacenamiento de mercadería.

Concepto espacial

Se tendrán en cuenta la siguientes alturas libres interiores:

- zona "unidad de tráfico": = 8 m (excluido ETV)
- zona eventual ETV: = 12 m
- zona de tránsito de vehículos: = 5 m
- oficinas y otros locales: = 2m 50

Iluminación y ventilación natural

Se asegurará una iluminación natural uniforme de los ambientes de trabajo, y siempre que sea posible, de las oficinas, con ventanas o claraboyas, evitando una excesiva radiación solar directa. Estas aberturas podrán ser móviles para permitir la ventilación natural.

Áreas verdes

Para mitigar el impacto sobre el ambiente exterior de un complejo de tipo industrial como éste, se incorporarán amplias áreas verdes, como compensación de las áreas pavimentadas de estacionamiento y de la gran volumetría del edificio.

Descripción de la terminal de carga y correos

El área que se propone para la realización de la nueva terminal de carga y correos, y de las actividades complementarias está ubicada en la zona sur del predio aeroportuario, sobre Camino Carrasco, en el área actualmente ocupada por los hangares de aviación general.

El programa de construcción y desarrollo incluye:

a - construcción de la nueva terminal de carga y correos con una superficie total - en una primera etapa - de al menos 8.000 m^2 de superficie cubierta y de una nueva vialidad de acceso por camino Carrasco.

b - transferencia de todas las actividades a la nueva localización;

c - construcción - de ser necesario – de una segunda etapa, con la superficie que surja de los volúmenes de carga procesados y de los pronósticos que elabore el Contratista.

d - eventual mecanización del manejo de carga con la instalación de un ETV.

Partiendo del "lado aire", la primera franja será destinada a:

importación: área de espera y área de descomposición de pallets, donde se realizan también las actividades de prefacturación y facturación;
exportación: área de estacionamiento, pre-despacho y composición.

La franja sucesiva será destinada a:

importación: área de almacenamiento antes de Aduana, área de control de Aduana y área de espera para la mercadería libre de Aduana. En esta franja se hallan también los recintos para materiales especiales (cámara frigorífica, cámara acorazada para valores; cámara para mercaderías peligrosas y radioactivas, cámara mortuoria);

en la zona de exportación: área de composición pre-vuelo, área de espera y área de pesaje, medida y etiquetado, inspección, conteo e identificación.

La última franja hacia el lado tierra, que podrá tener entrepisos, contiene las oficinas de gestión y administrativas, de Aduana, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Sanidad, Banco República, Administración Nacional de Correos, empresas privadas de correspondencia, eventuales Compañías Aéreas, taller de mantenimiento, servicios higiénicos, vestuarios y comedor de personal, y las salas de retiro y entrega de la mercadería.
En la zona externa "lado tierra" se construirá un andén sobre-elevado para carga y descarga de los camiones, con un mínimo de cuatro plataformas auto-elevables convenientemente distribuidas.
En la nueva implantación de la terminal de carga habrá espacio destinado a construir - de ser necesario - edificios para actividades complementarias (oficinas y almacenes de los despachantes o de las compañías aéreas), con sistemas de acceso, estacionamiento para camiones, empleados y visitantes, etc.

4.6.4 NORMAS TÉCNICO-CONSTRUCTIVAS

4.6.4.1 Normas y estándares de referencia

Para definir la calidad y los métodos de control y prueba de los materiales se citan normas italianas, alemanas, inglesas y de EE.UU.
En el proyecto se podrá hacer referencia a otras normas y estándares de nivel internacional, equivalentes a las citadas, elegidas entre las expuestas a continuación:

- Normas y estándares norteamericanos:

ACI	:	American Concrete Institute
PCA	:	Portland Cement Association
PCI	:	Prestressed Concrete Institute
UBC	:	Uniform Building Code
NBC	:	National Building Code
UL	:	Underwriters' Laboratories Inc.
ASTM	:	American Society for Testing Materials
AASHTO	:	American Association of State Highway and Transportation Officials
ANSI	:	American National Estándares Institute
AISI	:	American Iron and Steel Institute
AISC	:	American Institute of Steel Construction
AITC	:	American Institute of Timber Construction
APA	:	American Plywood Association
AA	:	The Alluminum Association
GA	:	Gipsum Association
NFPA	:	National Fire Protection Association
AWS	:	American Welding Society
AAMA	:	American Architectural Manufacturer's Association
DHI	:	Door and Hardware Institute
AHMA	:	American Hardware Manufacturer Association
AI	:	Asphalt Institute
MIL	:	Military Standards Documents
NACE	:	National Association of Corrosion Engineers
NBS	:	National Bureau of Standards
BIA	:	Brick Institute of America
NAAMM	:	National Association of Architectural Metal Manufacturers
CSA	:	Canadian Standards Association

- Normas Europeas:

UNI	:	Unificazione Norme Italiane
BS	:	Britisch Estándares Institution
DIN	:	Deutsches Institut für Normung

AFNOR : Association Française de Normation
EN : European Norms
ISO : International Organization for Standarisation

Se respetarán asimismo las normas uruguayas (UNIT) vigentes al momento de la construcción.

4.6.4.2 Estructura.

La estructura del edificio se proyectará y construirá para resistir los efectos más críticos de las combinaciones de las cargas de peso propio y sobrecargas climáticas, de explotación y de uso.
Las sobrecargas de uso se fijarán según las normas UBC (Capítulo 23) u otras equivalentes.
Sin embargo se tendrá que valorar, caso por caso, la posibilidad de un futuro cambio de destino.
Las características de resistencia al fuego de los elementos estructurales serán las estimadas en la norma ASTM E 119 u otras normas internacionales equivalentes, expuestas a continuación:

a) Edificio terminal de carga
Todas las estructuras incluido las losas: 2 horas (120 minutos) de resistencia al fuego.

b) Edificios menores
Todas las estructuras incluido las losas: 1 hora (60 minutos) de resistencia al fuego.

4.6.4.3 Paredes exteriores

Las terminaciones exteriores e interiores a nivel del terreno tendrán que ser especialmente resistentes a los golpes y abrasiones, debido al tránsito de vehículos.
Para estas áreas se colocarán - en los puntos más críticos – defensas tipo "guard rails".
Las terminaciones exteriores, tanto revestimientos como pinturas, serán resistentes al desgaste, duraderos, lavables y fácilmente sustituibles.
Todos los materiales de las paredes exteriores, tendrán que ser incombustibles (clase A, según DIN 4102, o clase O, según BS 476) o al menos difícilmente combustibles y que no propaguen la llama (clase B1 según DIN 4102 o clase 1 según BS 476).
Se indican los valores mínimos aceptables de aislamiento térmico y acústico de paredes exteriores:

- coeficiente de trasmitancia térmica de la pared: =0,6 W/m^2 °C
- coeficiente de trasmitancia térmica media de toda la pared, incluidas las ventanas: = 1,2 W/m^2 °C
- abatimiento acústico medio de toda la pared: =38 dB

Las paredes exteriores podrán ser de hormigón, mampostería o de paneles livianos.
Los revestimientos exteriores podrán ser:

- Baldosas o chapas de mármol o granito
- Paneles en chapa de acero galvanizado y prepintado
- Paneles en chapa de aluminio anodizado y/o termolacado
- Mampostería revocada y pintada con revestimientos plásticos
- Paneles de G.R.C. (glass reinforced concrete) según DIN 1045 y 61855

Ventanas exteriores

Se requieren las siguientes características para todas las ventanas:

- permeabilidad al aire: = 7 $m^3/h/m^2$ para presiones de 100 Pa en las partes móviles
  = 6,3 $m^3/h/m^2$ en las partes fijas.
- estanqueidad al agua: ninguna filtración con presiones de 500 Pa, caudal de 25 $lt/min/m^2$ y duración de 5'.

Se requiere aislamiento térmico tanto en los locales climatizados como no climatizados.
Se requiere aislamiento acústico para las fachadas más expuestas a los ruidos de los aviones en maniobra sobre la plataforma, cuando en los locales interiores hay presencia de público o se desarrollan tareas que requieren la presencia constante de personas.
Se requerirá capacidad de resistencia al viento; en las fachadas expuestas a la ráfaga de los aviones se requiere la capacidad de resistirlas, cuya presión no será inferior a 1,1 kN/m^2.
Los cristales serán de seguridad cuando estén en contacto con el público, o cuando puedan caer sobre personas en caso de rotura. Cuando las ventanas están a nivel del pavimento deberán resistir al empuje de una fuerza horizontal de 1,5 kN/m, aplicada a 1 metro del nivel de piso.
Los materiales de las ventanas tendrán que ser incombustibles (clase A según DIN 4102 o clase O según BS 476); sólo algunos, pero de limitadas dimensiones, podrán ser difícilmente combustibles (clase A o B según DIN 4102 o clase 1 o 2 según BS 476).
Los valores mínimos de aislamiento térmico que se tendrán que garantizar son:

- Ventanas de locales con presencia de público o donde se realizan actividades, no de tipo industrial, climatizados (verano-invierno):

coeficiente de trasmitancia térmica media: = 2,5 W/m^2 °C

- Ventanas de locales donde se realizan actividades, incluso de tipo industrial, con presencia constante de personas, sólo calefaccionados:

coeficiente de trasmitancia térmica media: = 3,5 W/m^2 °C

- Ventanas de locales donde no se prevé la presencia constante de personas, no climatizados (áreas técnicas, almacenes, estacionamiento vehículos, etc.):

coeficiente de trasmitancia térmica media: no se requiere un mínimo

Los valores mínimos de aislamiento acústico que se tendrán que garantizar son:

- Ventanas de locales expuestos a los ruidos de los aviones en maniobra en la plataforma o en las calles de rodaje, en los cuales hay una presencia de público o en los cuales se llevan a cabo actividades no industriales con una constante presencia de personas:

abatimiento acústico medio de las ventanas: =35 dB a 500/1000 Hz

- Ventanas de locales con presencia de público o de actividades no industriales con una constante presencia de personas, no expuestos a los ruidos de los aviones:
  abatimiento acústico medio de las ventanas: =30 dB a 500/1000 Hz
- Ventanas de locales expuestos a los ruidos de aviones en maniobra en la plataforma y calles de rodaje, donde se haya actividades industriales con una presencia constante de personas:
  abatimiento acústico medio de las ventanas: =25 dB a 500/1000 Hz
- Otros locales: no se requiere un mínimo.

Las ventanas tendrán una carpintería en aleación de aluminio o en chapa doblada de acero inoxidable. Sólo se admitirá carpintería en acero galvanizado prepintado en locales industriales.
Los cristales serán sencillos (una sola lámina) en las ventanas para las cuales no se requieren especiales características de aislación termo-acústica; y dobles (2 láminas) unidos en el perímetro, cuando se requieren especiales características de aislamiento térmico y acústico.

El tipo de vidrio será:

- cristal plano normal (float), cuando no existen riesgo para la seguridad de las personas;
- cristal templado, para grandes superficies cuando haya riesgo de seguridad para las personas;
- cristal laminado, cuando haya riesgo de seguridad para las personas y cuando el panel vidriado puede ser golpeado por éstas;
- vidrio armado con alambre, cuando se presenten los problemas de seguridad anteriormente indicados, en locales de uso industrial, almacenes, locales técnicos, etc.;
- vidrio resistente al fuego, en el caso que se requiera una especifica resistencia al fuego.

El espesor de los vidrios dependerá de las dimensiones y de las características de resistencia y aislación termo-acústica requeridas, aunque nunca será inferior a 4 mm.

Los materiales componentes de las Ventanas en aleación de aluminio serán:

- perfiles extruidos de aluminio en aleación primaria P-Al-Mg-Si, UNI 3569
- laminados, trefilados o perfilados, no extruídos en aleación primaria UNI 359;
- elementos de fijación en acero inoxidable UNI 6900 u otros materiales compatibles con el aluminio y que tengan las mismas características de resistencia estructural y a la corrosión;
- elementos en acero con función estructural (contramarcos, escuadras, placas, etc.) en perfiles formados en fiio Fe 37 UNI 6659-UNI 7070 con pernos 8 G UNI 3740;
- juntas en EPDM conformes a las normas ISO 3934
- sellados con materiales elastoméricos monocomponentes o bicomponentes a base silicónica.
- dispositivos de maniobra y de cierre adecuados para soportar las cargas de uso, resistentes al desgaste, con mínimo mantenimiento y fácilmente desmontables.

Los tornillos, remaches y demás accesorios serán ubicados en lugares ocultos.

Los tratamientos de protección y acabado serán los siguientes:

- elementos a la vista en aleación de aluminio oxidados anódicamente y/o termolacados;
- elementos de acero: tendrán que estar galvanizados y las partes vistas también se tendrán que proteger y acabar con pintura o con polvos termoplásticos.

Las ventanas de acero galvanizado se realizarán con perfiles obtenidos de cintas de acero en conformidad con la norma UNI 5753 galvanizados con sistema Sendzimir, con las siguientes características mecánicas mínimas:

- carga de rotura: = 41 kN/cm^2
- alargamiento: = 26% en probeta de 150 mm.

El revestimiento de zinc no será inferior a 240 g/m^2 entre ambas caras, según UNI 5741.
El espesor de las chapas no será inferior a 1 mm.
Todas las partes metálicas estarán protegidas y acabadas con un tratamiento de termopintura (prepintura) o con un normal tratamiento de pintura constituido por una mano de antioxidante epoxipoliamídico pulverizado en fábrica y dos manos dadas con pincel, de esmalte sintético a base de resinas alquídicas o poliuretánicas alifáticas.

Puertas exteriores

Las características generales son las indicadas para las ventanas en el párrafo anterior, con las siguientes precisiones:

- los paneles vidriados de las puertas exteriores tendrán siempre cristales de seguridad.
- abertura y cierre electromecánico regulados a distancia, requerida en todos los casos en los que el acceso o la salida del público tengan que ser controlados. Estas puertas tendrán un dispositivo de emergencia que permita la abertura manual en caso de avería.
- dispositivos de alarma que señalen el uso no permitido de la puerta cuando ésta se puede usar solamente en condiciones especiales, o cuando se puede circular solamente en un sentido; por ejemplo, las salidas de seguridad de locales de uso público, a usar solamente en caso de incendio y sólo para salir del edificio;
- dispositivos programados de control de acceso u otros, requeridos cuando la puerta puede ser usada sólo por personas autorizadas.
- dispositivos de alarma anti-infracción que señalen la presencia de intrusos.

Las puertas exteriores tendrán una carpintería en aleación de aluminio o en acero galvanizado prepintado. Las puertas y portones de los locales de tipo industrial podrán tener una carpintería en acero galvanizado prepintado.
Podrán estar completa o parcialmente acristaladas o completamente ciegas. Serán batientes con bisagras (por lo menos 4 por hoja); o corredizas con guía portante superior; o enrollables.

4.6.4.4 Cubiertas

Las cubiertas podrán ser del tipo horizontal (azotea) o inclinadas. Deberán resistir su propio peso, cargas de viento, eventuales máquinas (chiller, unidad tratamiento aire, etc.), y las cargas de uso.
Deberán exigir el mínimo mantenimiento posible.
Las cubiertas horizontales deberán drenar las aguas pluviales con pendientes no inferiores al 1,5% en base a hormigón liviano.
La resistencia al fuego de los componentes estructurales será la indicada anteriormente.
Todos los materiales que constituyen las cubiertas deberán ser incombustibles (clase A, según DIN 4102 o clase 0 según BS 476) o difícilmente combustibles y no propagantes de la llama (clase B1 según DIN 4102 o clase 1 según BS 476).
Se indican los valores mínimos aceptables de aislamiento térmico y acústico:

- trasmitancia térmica de la cubierta completa sin claraboyas = 0.6 W/m² °C
- abatimiento acústico medio de toda la cubierta = 38 dB a 500/1000 Hz

Las claraboyas deberán ser anti-condensación. Las partes transparentes tendrán doble estrato de polimetacrilato o vidrios dobles unidos por su perímetro.
En el caso de uso de vidrios, serán resistentes al granizo.
Las claraboyas se utilizarán como dispositivos de evacuación de los humos en caso de incendio, por lo que deberán abrirse automáticamente en esos casos.
Los valores mínimos de aislación térmica y acústica de las claraboyas son:

- coeficiente de trasmitancia térmica media de toda la claraboya = 3.3 W/m² °C
- abatimiento acústico medio de toda la claraboya = 30 dB a 500/1000 Hz

Las cubiertas horizontales estarán formadas por losas de hormigón armado, más las capas necesarias para cumplir las siguientes funciones:
- *barrera de vapor*, de polietileno o membrana bituminosa
- *pendientes*, de hormigón liviano.
- *aislación termo-acústica*, de lana de vidrio, resistencia a la compresión no inferior a 25 N/cm², o por otros materiales con las mismas características.
- *manto impermeable*, de membrana asfáltica o de PVC - espesor mínimo 3,5 mm
- *estratos de separación*, de fieltros no tejidos de polipropileno o materiales similares.
- *protección superficial*, en losetas prefabricadas de hormigón con superficie de canto rodado y lavado, apoyadas sobre separadores de PVC o asentadas en arena.

Las cubiertas inclinadas podrán ser del tipo pesado, con losa de hormigón colado en obra o prefabricadas, o del tipo ligero, con una estructura metálica y paneles metálicos tipo "sandwich".
Sobre las losas de las cubiertas de tipo pesado se aplicarán materiales de barrera de vapor, aislación termo-acústica, protección e impermeabilización.
Para la barrera de vapor y la aislación termo-acústica, vale el párrafo anterior.
La protección e impermeabilización podrá ser constituida por chapas onduladas de fibro-cemento (con absoluta exclusión del cemento amianto), chapas onduladas en acero galvanizado prepintado, aleación de aluminio o cobre.

4.6.4.5 Tabiques internos

Los tabiques móviles, ciegos o vidriados, deberán ser compatibles con las instalaciones de los equipos. En particular, deberán ser dispuestos en su interior alojamientos y conductos para la instalación eléctrica, telefónica y de transmisión de datos.
Todos los materiales de los tabiques, ya sean fijos o móviles, incluyendo los revestimientos, deberán ser incombustibles (clase A según DIN 4102 o clase 0 según BS 476) o difícilmente combustibles (B1 o B2 según DIN 4102 o clase 1 o 2 según BS 476).
Donde sea requerido por la seguridad contra-incendio los tabiques internos deberán tener las resistencias prescritas frente al fuego (120 minutos para terminales de carga, centrales térmicas y locales de grupos electrógenos; 60 minutos para los demás locales).
Los revestimientos de los tabiques en las áreas de público deberán ser resistentes al desgaste y a los golpes, y permitir la visibilidad de las señales luminosas y no luminosas.
En los locales para uso industrial (almacenes y áreas de trabajo) los revestimientos serán de bajo costo de limpieza y mantenimiento.
Los tabiques de mampostería (fijos) seran de ladrillos huecos (ticholos). El acabado superficial, de acuerdo a la función del local, podrá ser de revoque y pintura o de un revestimiento.
Los revestimientos podrán estar constituidos por:

- Paneles en chapa de acero galvanizado y prepintada
- Paneles en chapa de aluminio anodizado
- Paneles en chapa de acero inoxidable pulido, calidad 304
- Baldosas de cerámica esmaltada por monococción según la Norma EN 87;

Llevarán zócalos de un material resistente al agua y a los impactos.
Los tabiques móviles
En general los tabiques móviles serán constituidos por elementos modulares monolíticos autoportantes con carpintería en aleación de aluminio (UNI 3569).

Puertas internas

En general todas las puertas deberán ser resistentes al desgaste, a los golpes y deberán ser de fácil higiene y mantenimiento. Las partes vidriadas serán de seguridad.
Existirán además:

- dispositivos de alarma que señalen el empleo no permitido de la puerta, cuando ésta puede ser utilizada sólo en un sentido; por ejemplo, las puertas de salida de emergencia.
- dispositivos programados de control de acceso, requeridos cuando una puerta no controlada puede ser utilizada sólo por personas autorizadas;
- dispositivos de alarma anti-infracción que señalen la presencia de intrusos.

4.6.4.6 Cielorrasos

En los locales administrativos, servicios higiénicos y locales habitables, habrá cielorrasos de fácil desmontaje, presentarán compatibilidad con los artefactos luminosos, sonoros y las rejillas de aire acondicionado.
Todos los materiales constitutivos de los cielorrasos serán incombustibles (Clase A de la norma DIN 4102 o clase O de la norma BS 476) o dificilmente combustibles y no propagadores de llama (clase B1 de la norma DIN 4102 o clase 1 de la norma BS 476).
Calidad y tipología de los materiales
Los cielorrasos serán metálicos, en paneles de aluminio prepintados a fuego, o paneles de yeso estructurado con fibra vegetal imputrescible.

4.6.4.7 Equipamiento fijo y móvil

La terminal de carga deberá ser construida y equipada completamente, por lo que se suministrarán e instalarán todos los equipamientos fijos y móviles, las instalaciones especiales, y todos los sistemas informáticos necesarios para que el sistema trabaje con completa operatividad.
Queda excluido el suministro del mobiliario de oficina de los locales de organismos públicos y empresas privadas.
No se admitirá el uso de vehículos o equipos con motor a explosión en el interior de los locales.

4.6.4.8 Recintos especiales

La cámara de valores, la cámara frigorífica, los depósitos de sustancias peligrosas y radioactivas y la cámara mortuoria tendrán las características constructivas que exijan los respectivos organismos públicos, a saber:
Banco Central del Uruguay; Ministerio de Industria y Energía; Servicio de Necrópolis Municipal.

4.6.5 INSTALACIONES

4.6.5.1 Normativa

Las instalaciones se deberán ejecutar de conformidad con las leyes, decretos, normas, prescripciones y reglamentaciones vigentes en el Uruguay; si estas normas no existieran o no contemplaran todas las tipologías de instalaciones, se hará referencia a normas internacionales de amplia aplicación, a saber:

- normas ASHRAE para las instalaciones de climatización;
- normas N.F.P.A. para las instalaciones anti-incendio;

- normas IEC para las instalaciones eléctricas (más el reglamento de UTE de Uruguay);
- recomendaciones C.I.E. para las instalaciones de iluminación;
- normas ISO 14000;
- normas y recomendaciones de OACI.

En las especificaciones que siguen, se hacen referencias a la normativa italiana, que será considerada como base para otras normas equivalentes.

4.6.5.2 Instalación de climatización

Instrucciones del proyecto

La instalación de climatización será integralmente diseñada, construida y mantenida por el contratista, de acuerdo a los requerimientos que se detallan más adelante.

Para las oficinas y otros ambientes de uso similar, se instalará un sistema de climatización de ciclo anual, con renovación de aire exterior y con control individual de la temperatura.

En almacenes y depósitos habrá sólo ventilación forzada, con una renovación de aire de 3 Volúmenes/hora.

Las posiciones de los ventiladores y de las rejillas de entrada de aire garantizarán un flujo uniforme en todo el ambiente, sin que haya áreas no ventiladas.

Características del proyecto

H.R. significa humedad relativa; n.c. significa variable no controlada.

Condiciones higrotérmicas exteriores

- invierno 0°C; 80% H.R.
- verano +35°C; 60% H.R.

Condiciones higrotérmicas interiores invernales

- depósitos temp. n.c.; H.R. n.c.
- oficinas y otros ambientes calentados 20°C; 50% H.R.
- servicios higiénicos 20°C; H.R. n.c.

Condiciones higrotérmicas interiores estivales

- oficinas y otros ambientes climatizados 26°C; 50% H.R.

Cantidad de aire exterior

- oficinas 11 l/s x persona

Cantidad de aire extraído

- servicios higiénicos 15 volúmenes netos/hora

Tolerancias

- sobre la temperatura ± 2°C

- sobre la humedad relativa ± 5%
- sobre la cantidad de aire ±10%

En locales con acceso de zonas con temperatura no controlada, las tolerancias pueden ser superados en situaciones transitorias (apertura frecuente de las puertas).

Niveles sonoros

Estos niveles hacen referencia a los aparatos instalados en el interior y a los inherentes a las instalaciones, instalados en el exterior de los locales donde se hacen las mediciones:

- oficinas 40 dB(A)

Los límites valen en presencia de un nivel sonoro de fondo (obtenido con mediciones, en los mismos locales, con todas las instalaciones paradas) inferior por lo menos de 3dB(A) de los niveles indicados.

4.6.5.3 Instalaciones Eléctricas

Configuración de la red de alimentación eléctrica

El contratista deberá solicitar a UTE el suministro de energía eléctrica, estando a su cargo todos los costos de conexión y consumo.
Las redes eléctricas se realizarán de acuerdo a las normativas vigentes y a los estándares de Uruguay.
Se harán conductos completamente separados para las redes de media tensión y baja tensión.
A su vez, estas redes eléctricas resultarán independientes y distanciadas de las redes telefónicas, de telecomunicaciones, hidráulicas y de saneamiento.

Instrucciones del proyecto

Entrega de energía eléctrica en los tableros generales
Habrá un solo tablero general de baja tensión en el edificio terminal, de Forma 3 y Norma IEC 439, que tendrá una única de alimentación de UTE en la barra normal.
Los principales parámetros eléctricos (tensión, potencia activa y reactiva, factores de potencia, frecuencia) serán monitoreados por el sistema de supervisión de las instalaciones.
El cuadro general de baja tensión estará dimensionado de manera que se pueda erogar una potencia 20% superior a la del proyecto, con un número de salidas 20% superior al previsto.
El tablero general estará dotado de un reajuste de fase automático de 5 ó 7 escalones, y debe ser adecuado para la futura ampliación del edificio.

Líneas principales

Las líneas que alimentan los tableros secundarios estarán realizadas en cable aislado en PVN con protección en PVN, con emisión reducida de humos y no propagadores de incendio.
Estas líneas estarán colocadas en pasarelas metálicas en el cielorraso o en locales técnicos o dentro de conductos en PVN bajo el pavimento.

Tableros secundarios

Se instalarán en cada área funcional (o fracción, si la potencia necesaria supera 50 kW).
Estarán equipados con interruptores termo-magnéticos diferenciales modulares.
Tienen un único apartado:

- normal (instalaciones alimentadas sólo por UTE)

Los tableros se instalarán en locales cerrados, no accesibles al público.
Los circuitos de alimentación y similares, que deben ser comandados manualmente y por el sistema de supervisión de instalaciones, están dotados de contadores y selectores local/remoto.

Circuitos derivados luz y TM

Son los circuitos derivados de los tableros secundarios.
Las características de las líneas son las mismas expuestas para las líneas principales.
Las derivaciones finales (que alimentan los consumos finales: iluminación, tomas y similares) serán de cable aislado en PVC, sin protección.
Las utilizaciones finales pueden ser:

- puestas de iluminación, puestas de comando, toma-corrientes.

Las puestas de comando nunca estarán en una zona frecuentada por el público.
Los toma-corrientes son generalmente monofásicas, modulares.

4.6.5.4 Iluminación

Se indican a continuación los tipos de fuentes luminosas a emplear en el edificio:

- lámparas tubulares fluorescentes, en la mayoría de los locales;
- lámparas de descarga de ioduros metálicos, para la iluminación de los grandes locales;
- lámparas incandescentes, dicroicas o similares, para la iluminación de las áreas especiales.

Alimentación de seguridad y de continuidad para los servicios informáticos
Habrá alimentación continua para los servicios informáticos, con UPS locales.

Iluminación y señalación de seguridad

La iluminación de seguridad tendrá un valor mínimo de 5 lux para una eventual evacuación.
La señalización de seguridad - distinta a la iluminación de seguridad, aún siendo alimentada por una fuente de continuidad - estará constituida por lámparas auto-alimentadas.

4.6.5.5 Red de tierra e instalación pararrayos

El dispersor principal de tierra está constituido por un anillo perimetral, en cuerda de cobre desnuda de 50 mm², enterrado a un metro de profundidad, y estará conectado a una red, también en malla de cobre desnuda, por debajo del edificio terminal; las mallas elementares tendrán dimensiones de 20 x 20 metros.
Al dispersor principal de tierra estarán conectados:

- el colector general de la cabina MT/BT;
- los colectores generales de los tableros de baja tensión;
- las descargas de la instalación pararrayos.

Desde los colectores de tierra de los tableros de baja tensión se derivan los conductores de protección, que alcanzan los tableros secundarios y, desde éstos, a las puestas finales.
La instalación de pararrayos es del tipo jaula de Faraday. Donde sea posible las descargas estarán inmersas en las vigas de la estructura.
La red de tierra y las descargas de la instalación de pararrayos serán un sistema único, de acuerdo a las normas IEC. No se podrá tener diferencias de potencial entre dos sistemas diferentes.

Características del proyecto

Parámetros eléctricos

• tensión de entrega por parte de UTE:	380 V, trifásica +N +T
máx. variación admitida:	±10%
• frecuencia de red:	50 Hz
máx. variación admitida:	± 1%
• tensión circuitos auxiliares:	24 V c.a.
• caída de tensión:	máx. 4%
(máx. 15% para los motores durante el encendido)	
• tableros generales BT:	n.1

4.6.5.6 Iluminación

Valores mínimos (+ de 100 horas de funcionamiento) e índices de resultado de color (R):

• oficinas	300 lux, R=95
• pasillos, servicios	150 lux, R=90
• depósitos, almacenes	150/200 lux, R=80
• centrales tecnológicas	300 lux, R=80

Grado de protección mínimo de los aparatos eléctricos
Oficinas, pasillos, etc.

• tableros secundarios:	IP30
• aparatos de iluminación e instalaciones de distribución:	IP20

Depósitos y almacenes:

aparatos de iluminación, instalaciones de distribución y tableros: IP44

Centrales tecnológicas:

aparatos de iluminación, instalaciones de distribución y tableros: IP54

Áreas externas: IP55

Normas de referencia

Todos los materiales y las instalaciones tendrán que responder a las normas I.E.C (International Electrotechnical Committee) y, en especial, las dictadas por los Technical Committees n. 439, n.157, n.158, n.529, n.364, n.73, n.332.

En lo que no contradiga las Normas I.E.C., se deben respetar las "Especificaciones Técnicas" E.T. 1028, 101, 1025, 1005 de la UTE.

En cuanto a los valores de iluminación y los respectivos métodos de medida y de valoración, se hace referencia a las recomendaciones del C.I.E. (Comité International de l'Eclairage).

Especificaciones técnicas de los materiales principales

Cables

Los cables responderán a las Normas técnicas y constructivas establecidas por el IEC.

Los conductores deber ser de cobre.

La elección de las secciones de los conductores debe basarse en las siguientes consideraciones:

a) el valor máximo de corriente transitable en los conductores debe ser igual al 70% de su capacidad, establecida según las tablas para las condiciones de colocación estable;

b) la máxima caída de tensión dentro del tablero general, hasta la puesta más lejana, debe ser del 4%, salvo en los valores prescritos para instalaciones particulares;

c) Se verificará la protección de los conductos contra las sobrecargas y los cortocircuitos.

No está admitido el uso de los colores de los conductores de neutro y de protección para ningún otro servicio, ni siquiera para las instalaciones auxiliares.

En los tramos verticales los cables deberán ser atados cada un metro.

El radio de curvatura de los cables será según lo especificado por el fabricante.

Se admitirán empalmes de conductores solamente en las cajas y tableros y con bornes apropiados; no se aceptan empalmes en las pasarelas portacables.

La sección de los conductores debe permanecer invariable en toda su longitud.

Los cables deben ser sellados e identificados con etiquetas, a saber:

- en ambas extremidades,
- en correspondencia con cada caja de derivación,
- cada 20 m de longitud de las pasarelas y escaleras portacables,
- en correspondencia con cada cambio de recorrido.

En las etiquetas se indicará el número de identificación de la línea y el tablero que la alimenta.

Canales portacables metálicos

Los canales pueden ser de chapa ciega o perforada, galvanizada y/o pintada, rebordeada o plana.

Los canales de circuitos de potencia se dimensionarán para contener los cables en una sola capa.
En el caso de un único canal utilizado para servicios con tensión diferente, se deben interponer separadores, con dimensiones tales que puedan garantizar la separación de las líneas en varios compartimentos separados (energía, teléfono, auxiliares, etc.)
Los canales para instalaciones TLC estarán distanciados al menos 300 mm de los otros.
Las estanterías de apoyo se deben fijar a una distancia máxima de 2 m una de otra. La conexión entre estantes y canales se debe realizar con clavos; no se aceptan soldaduras.
Hay que adoptar precauciones para absorber las eventuales dilataciones.

Escaleras portacables
Las escaleras portacables se deben instalar en los tramos verticales (cavedios), serán prefabricadas, constituidas por dos montantes laterales de ancho mínima de 65 mm en chapa galvanizada, con un espesor mínimo de 1,5 mm y amuradas cada 50 cm.
Las escaleras portacables tienen que poder soportar, con apoyos cada dos metros, una carga uniformemente distribuida de al menos 250 kg/m, más el peso de un hombre.

4.6.5.7 Instalaciones Especiales

Instalación de detección de incendio

Para una completa garantía contra los riesgos de incendio, habrá detectores incluso en los canales de las instalaciones de extracción de aire.
La instalación de detección de incendios, estará compuesta de los siguientes elementos:
- centrales de señalación de incendio, con interfaz para el sistema de supervisión,
- indicadores automáticos de incendio,
- señaladores manuales de incendio con pulsador,
- cuadros sinópticos repetidores de zona,
- red de conexión de los indicadores.

La central de señalación, estará compuesta de los siguientes elementos:
- unidad de alimentación en corriente alterna 220V monofásica, conectada a la alimentación continuamente,
- unidad de mando y control,
- unidad de grupo (por subgrupos de sensores),
- unidad de temporización,
- unidad de trasmisión,
- tablero de bornes con contactos limpios para la conexión "on-line" con el sistema de supervisión y control,
- monitor e impresora.

La central estará dotada de programas de diagnóstico "on-line", idóneos para controlar el funcionamiento de todos los circuitos y componentes del sistema, evaluando selectivamente las condiciones de funcionamiento, alarma, etc.
Los detectores estarán alimentados por una red de conductores insensibles a disturbios exteriores.
Los sensores serán de diferente tipología, según sea su finalidad y el lugar de instalación.
Todos los sensores son del tipo de direccionalidad individual.
Un idóneo "software" de central consiente la colocación inmediata del sensor en alarma.
La central tendrá que tener un número de salidas definido, para dirigir las persianas cortafuegos, unidades de tratamiento aire, cintas portaequipajes, etc.
La central además tendrá que estar conectada con la instalación de distribución sonora, para el envío de mensajes de alarma según las modalidades que se definan.
La instalación de detección de incendio incluirá:

Central para señaladores con única dirección
Señaladores de humo de tipo óptico
Señaladores termovelocimétricos
Señaladores de humo de tipo óptico para conductos de aire
Pulsadores manuales de alarma incendio

Instalaciones de telecomunicación

El Contratista gestionará ante la Administración Nacional de Telecomunicaciones sus propias líneas telefónicas.
Se prevé el suministro de redes, tuberías, canales, etc, para el cableado de:

- instalación telefónica,
- instalación transmisión de datos,
- instalación de control de accesos.

La instalación prevé:

- armarios de permutación completos de paneles
- central telefónica,
- aparatos telefónicos,
- accesorios complementarios,
- red de conexión.

La red para los servicios de telecomunicaciones será formado por un sistema de red local, conectada a la red pública, que suministra servicios de telefonía, datos y vídeo.
La red local debe poderse conectar a los sistemas de gestión del tráfico aéreo provenientes de fuentes externas al aeropuerto. Deberán por tanto ser adoptados aparatos activos, inteligentes y autónomos para la puesta en red de los servicios de telecomunicaciones.
La arquitectura de la red local será de tecnología avanzada, flexible y de fácil expandibilidad. La velocidad de trasmisión del sistema no deberá ser inferior a 100 megabits/segundo.
La central telefónica (PABX) deberá tener las siguientes características:

1) número de líneas internas/externas para satisfacer las necesidades de la terminal;
2) posibilidad de conectarse a sub-centrales dedicadas a usuarios únicos de la terminal y a la central de DINACIA;
3) adopción de tecnología numérica;

4) compatibilidad de la central con la gestión del tráfico telefónico interno por la red local.

Instalaciones Hidráulicas y Sanitarias

Características generales

El Contratista tramitará ante las Obras Sanitarias del Estado su propia conexión de agua potable, con el respectivo medidor.

La red de distribución será de cobre, polipropileno por termofusión o polietileno reticular enhebrado en vainas de polietileno.

La red de suministro de agua fría potable estará dimensionada para las exigencias del nuevo sistema aeroportuario, calculado para su desarrollo en el año 2022.

La presión requerida en el punto de uso más desfavorable será de 1,5 bar.

El agua caliente se producirá localmente mediante calderas eléctricas de acumulación, y sus cañerías serán aisladas térmicamente.

Especificaciones técnicas de los materiales

Las tuberías de hierro fundido tienen que ser de tipo extraligero, obtenidas con proceso de centrifugación y con terminales en punta. Tienen que estar revestidas en el interior con pintura epoxídica y con alquitranado protectivo, y en el exterior pintadas.

Las juntas entre tuberías de hierro fundido, si no se indica lo contrario, se efectuarán mediante abrazaderas de acero inoxidable con tornillos, interponiendo, entre la abrazadera y el tubo, una junta estanca de elastómero de 45 shore de dureza en forma de manguito con más nervaduras internas para garantizar la impermeabilidad.

La suspensión y la fijación de las tuberías en la estructura portante tiene que realizarse con abrazaderas de acero, interponiendo guarniciones de goma.

Las tuberías de PVC respetarán las normas UNI 7441/75, UNI 7443/75 y UNI 7447/75.

Las juntas entre tubos de PVC tienen que ser del tipo tulipa selladas con cola.

Cuando sea necesario permitir una dilatación axial, las juntas tienen que ser del tipo doble tulipa con anillo de goma.

La impermeabilidad de los empalmes tiene que estar asegurada con masillas especiales hidrorepelentes de silicona, recomendadas por las casas productoras.

Las tuberías de polietileno de alta densidad (PEAD) obtenidas por extrusión se adecuarán a las disposiciones higiénico-sanitarias del Uruguay y a las siguientes normas UNI.

El abastecimiento comprende las piezas especiales, anclajes, soportes y accesorios.

Para las tuberías según UNI 7611 y UNI 7613 los empalmes se obtienen mediante juntas de metal o resina hasta un diámetro externo de 90 mm y con soldadura de tope para diámetros superiores.

Para las tuberías según UNI 8451 ver a continuación el apartado tuberías PE h.

Para las tuberías según UNI 7614 los empalmes se obtienen con soldaduras de tope o con manguito eléctrico.

Las tuberías de polietileno duro (PE h) cumplirán las normas UNI 8451. Las uniones se harán con soldadura de espejo, sin rugosidades.
Se complementarán con piezas especiales como juntas, dilatadores, sifones e inspecciones.
Las juntas entre tubos de polietileno o PVC y tuberías metálicas serán del tipo especial de tulipa o manguitos con anillos para la impermeabilidad y eventualmente adaptadores.

Los artefactos de loza sanitaria estarán cubiertos por una capa gruesa de porcelana vitrificada y un esmalte feldespático-calcáreo color blanco.
La superficie será brillante, homogénea y resistente a los ácidos.
Los aparatos previstos de acero 18/8 tienen que ser de material inoxidable AISI 304, gruesos y con acabado satinado.
Para la fijación de los aparatos está prohibido el uso de piezas de hierro; los tornillos serán de bronce o acero inoxidable.

La grifería será de bronce de tipo pesado con fuerte cromado en la parte visible.
El depósito de cromo se hará sobre un depósito electrolito de níquel, de espesor no inferior a 10 micrones.
Las superficies niqueladas y cromadas no serán ásperas por falta de pulido y serán perfectamente especulares en toda la parte visible.
Los orificios de salida de agua tendrán un ventilador rompe-chorro anti-calcáreo.
En todos los sitios públicos el control de la grifería será automático o con temporizador.

Instalaciones Anti-incendio

El contratista deberá tramitar ante las Obras Sanitarias del Estado su propia conexión de agua para la extinción de incendios, con el respectivo medidor.
La red de distribución será de cobre o acero inoxidable.
El sistema de extinción de incendio cumplirá la normativa NFPA, con una presión mínima en la boca de riego más desfavorable de 2,5 bar.
En la fase de ejecución del proyecto, se requerirá el asesoramiento de la Dirección Nacional de Bomberos; se cumplirán sus instrucciones y finalizada la instalación se solicitará la Habilitación de dicho organismo.

Red de Saneamiento de aguas servidas

Instrucciones del proyecto

Redes externas
Se respetará la Ordenanza de Obras Sanitarias de la Intendencia Municipal de Canelones.
A la nueva red de descarga se conectan las aguas servidas de la nueva terminal de carga y los edificios anexos.
El colector será de PVC, con sus piezas especiales, curvas, sifones y cámaras de inspección.

Las aguas servidas serán vertidas al pozo de bombeo de la DINACIA ubicado junto a la Av. De las Américas, desde donde se bombea hacia la Planta de Tratamiento existente.
El sistema de evacuación de la Terminal de Carga deberá incluir, previo al vertimiento indicado, las siguientes instalaciones:

- sistema de defosfatización (abatimiento del fósforo)
- tanques de desengrasado y de espesamiento de lodo
- cámaras de retención de aceites y combustibles

Especificaciones de los materiales

Las tuberías de PVC respetarán las normas UNI 7447/75, tipo 303 para alcantarillado enterrado.
Las juntas entre los tubos de PVC serán del tipo tulipa sellado con cola. Donde sea necesario permitir una dilatación axial, las juntas tieren que ser de tipo doble tulipa con anillo de goma.
La impermeabilidad de las juntas se asegurará con masillas hidrorrepelentes de silicona.

4.6.6 VIALIDAD Y ACCESO

Criterios para el proyecto

El Contratista deberá realizar las obras de caminería y plataformas de maniobra de la terminal de cargas, y proyectará y ejecutará el acceso de Camino Carrasco, conjuntamente con el acceso a la sede de DINACIA.

El proyecto deberá responder al Plan Maestro aprobado para el Aeropuerto de Carrasco, incluyendo el estudio y diseño de la vialidad completa del terminal de cargas y sus accesos, y obras complementarias de: señalización, iluminación, instalaciones especiales, etc. que se requieran de acuerdo a los criterios que se indican a continuación.

Criterios de diseño

Proyecto de acceso a terminal de carga y DINACIA

Tomando como base el esquema de funcionamiento indicado en la lámina P.D. 002, el acceso a la terminal de carga y a la DINACIA consistirá en una solución con isletas canalizadoras y dársena para giro a la izquierda, con sus respectivas sendas de aceleración y desaceleración. Se deberá adecuar la red de drenajes existente y construir 2 dársenas para parada de ómnibus con sus respectivos refugios.

El diseño geométrico del empalme a resolver estará en un todo de acuerdo con las normas establecidas en la publicación AASHTO "A Policy on Geometric Design of Highways and

Streets" (Edición 2001), y los ajustes que establezca la Unidad de Control. El diseño del pavimento se realizará por el método AASHTO (Edición 1993 o siguientes), para una vida de servicio no inferior a 15 años, con los siguientes criterios y condiciones mínimas.

- Velocidad directriz: Cno. Carrasco: 90 km/h ; circulación interna: 60 km/h
- Vehículo de diseño: WB - 15
- Radio interior mínimo de acordamientos: 15 m
- Ancho de senda mínimo: 3.60 m.; banquinas de 2 m (pavimentado 1.50 m)
- Pavimento de mezcla asfáltica u hormigón en calzada y tratamiento bituminoso doble con sellado en banquinas.

Para la ejecución del proyecto del empalme se buscará minimizar las afectaciones territoriales.

Las conexiones de las calles existentes con el Camino Carrasco en la zona del empalme se acondicionarán, en unos 10 m. de longitud, con pavimento de mezcla asfáltica en el ancho de calzada actual y tratamiento bituminoso doble con sellado en banquinas.

Las paradas de ómnibus, con su respectivo refugio, se reubicarán teniendo en cuenta los nuevos accesos a la terminal de carga y a DINACIA, con pavimento de hormigón y banquinas con tratamiento bituminoso doble y sellado
Su ubicación será tal que busque compatibilizar el uso de las mismas con la seguridad del tránsito vehicular y peatonal del Camino Carrasco.

Desagües

El drenaje superficial aprovechará la alcantarilla que cruza el Camino Carrasco frente a la nueva ubicación de la terminal de carga, manteniéndose en correctas condiciones de funcionamiento. En particular se deberán mantener adecuadamente las cunetas de Camino Carrasco asegurando un escurrimiento, previéndose los cruces con alcantarillas en los dos nuevos accesos (DINACIA y terminal de carga). El primero desaguará hacia el oeste y el segundo por la cuneta hacia la alcantarilla que cruza Camino Carrasco.

Plataformas, calles y rodajes

El diseño geométrico de las calles internas y estacionamientos de la terminal de cargas se realizará de acuerdo con las criterios establecidos en la publicación AASHTO "A Policy on Geometric Design of Highways and Streets" (Edición 2001), con los ajustes que pueda establecer la UC. El diseño del pavimento se realizará a 15 años con el método AASHTO (Edición 1993). Se sugiere el proyecto de pavimentos de hormigón.

Para el diseño de las calles de conexión de la plataforma de aeronaves comerciales con el área de maniobras de carga (camiones cisterna, equipos de rampa o handling y otros) valdrán las consideraciones del párrafo anterior.

El diseño de las plataformas (área de maniobras lado aéreo y lado terrestre) de la terminal de carga deberá cumplir con las normas internacionales OACI referentes al manejo de la carga y circulación dentro de la plataforma de aeronaves, así como la norma del Aeropuerto de Carrasco de circulación contenida en AIP Uruguay. El diseño del pavimento flexible se realizará a 15 años con el método AASHTO (Edición 1993). Para el diseño de pavimento rígido se aplicará el método de la PCA (Portland Cement Association) última edición vigente.

Se deberá proyectar un adecuado sistema de drenajes y su conexión con la alcantarilla existente en el Camino Carrasco. Se preverá la limpieza y regularización del canal de desagüe a la salida de la alcantarilla, a fin de asegurar su adecuado funcionamiento
Si de acuerdo al diseño hidráulico fuera necesario aumentar la sección de desagüe de ésta, será de cargo del Contratista la sustitución de la misma.

Contenido del proyecto

El proyecto del empalme, calles internas y plataformas de la terminal de carga y sus obras complementarias deberá ser propuesto por el Contratista sobre la base de los Criterios básicos establecidos en estas Bases, la propuesta de funcionamiento formulada en el Plan Maestro y los estudios y criterios complementarios.

El Contratista presentará un proyecto ejecutivo que deberá contener al menos:

- estudios topográfico, suelos, hidrológicos e hidráulicos, tránsito y diseño estructural de pavimentos, que permitan definir, justificar y elaborar el proyecto de acuerdo con los criterios establecidos en estas bases.
- memorias de cálculo
- láminas de planimetría y altimetría de la obra.
- láminas de obras de drenajes.
- laminas del proyecto de traslado de las instalaciones de servicios existentes (si lo hubiera)
- laminas de proyecto de señalización, iluminación y parquización del predio
- cerco perimetral y control de accesos (lado público y lado aéreo)
- especificaciones generales de los materiales y procedimientos de construcción

El Contratista deberá presentar un plan de control de calidad de los materiales a utilizar. Los mismos se adecuarán al Pliego de Condiciones para la Construcción de Puentes y Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P. y a las Especificaciones Técnicas Complementarias y/o sustitutivas del mismo.

Conservación

Planificación de la conservación

El Contratista tendrá como obligación la gestión y ejecución de la conservación de toda la infraestructura vial objeto del Contrato, a excepción de las obras del Camino Carrasco, cumpliendo con lo especificado en la Sección IX del PV, de forma de satisfacer los niveles de servicio establecidos.

El Contratista realizará una planificación de la conservación de la red vial (gestión de la conservación) y todas aquellas obras de mantenimiento rutinario o extraordinario y de rehabilitación (ejecución de la conservación) que sean necesarias para garantizar los niveles de servicio exigidos, a lo largo del período del Contrato.

Los trabajos de mantenimiento rutinario, extraordinario y de rehabilitación los planificará y ejecutará el Contratista cuando el estado de la infraestructura así lo amerite, debiendo orientarse exclusivamente a cumplir con los niveles de servicio exigidos.
El Contratista deberá responder en un plazo máximo de una semana ante un defecto que se presente.

Niveles de servicio exigidos

Se tendrá como base el "Instructivo de Relevamiento de Fallas" de la Dirección Nacional de Vialidad, para los distintos tipos de pavimento a utilizar.
Con respecto a la lisura superficial de pavimentos, valdrán las consideraciones de la Sección VI , Capítulo F.4.1 del PV.

Defecto	Parámetro	Exigencia
Pavimento de mezcla asfáltica		
Pozos	Porcentaje máximo de área con pozos	0 %
Reparación de baches nivel medio y alto.	Porcentaje máximo de área con baches defectuosos (sumados ambos niveles)	0 %
Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas (incluidas las reflejas)	Porcentaje máximo de área con fisuras.	2 %
Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de menos de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas)	Porcentaje máximo de área con fisuras.	0.5 %
Fisuras por fatiga nivel alto. (Piel de cocodrilo)	Porcentaje máximo de área con fisuras.	0 %
Desprendimiento de nivel bajo.	Porcentaje máximo de área con desprendimientos.	25 %
Desprendimiento de nivel medio y	Porcentaje máximo de área con	0 %

alto.	desprendimientos (sumados ambos niveles)	
Existencia de material suelto.	Porcentaje máximo de área con material suelto.	0 %
Pérdida de homogeneidad de la superficie original.	Porcentaje máximo de área con reparaciones.	20 %

Pavimento de hormigón		
Sellado de juntas incompleto.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %
Pozos	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %
Reparación de baches nivel medio y alto.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Fisuras nivel medio sin estar perfectamente selladas.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %
Fisuras nivel alto con o sin sellar.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %
Fisuras por fatiga nivel alto. (Piel de cocodrilo)	Porcentaje máximo de área con fisuras.	0 %
Esquinas rotas nivel medio y alto sin estar perfectamente reparadas.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Bordes rotos nivel medio y alto sin estar perfectamente reparados.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Descenso o ascenso de de bordes nivel bajo.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	3 %
Descenso o ascenso de de bordes nivel medio y alto.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Blow up nivel bajo.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	3 %
Blow up nivel medio y alto.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Hundimientos de losas nivel bajo.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	3 %
Hundimientos de losas nivel medio y alto.	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0 %
Losas fracturadas.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %
Existencia de material suelto.	Porcentaje máximo de losas afectadas.	0 %

4.6.7 OBRAS COMPLEMENTARIAS

Parquización

El Contratista tendrá a su cargo la parquización del predio de la terminal de cargas.
Las áreas no pavimentadas ni edificadas deberán ser recubiertas con césped, árboles pequeños y arbustos.
El Contratista realizará el mantenimiento, limpieza y cuidado de las áreas verdes. El césped no tendrá mas de 6 cm de largo.
No se admitirá la existencia de residuos, restos de materiales ni cualquier otro objeto extraño.
Las áreas exteriores no presentarán aguas estancadas.

Publicidad

La colocación de cartelería de cualquier naturaleza en el área de gestión de contrato será previamente autorizada por la Unidad de Control, no admitiéndose ningún tipo de publicidad en la zona comprendida entre los edificios y el cerco perimetral.

Cercado perimetral

El cercado exterior será de las mismas características del previsto para todo el frente del aeropuerto hacia Camino Carrasco y Ruta 101.
El cercado interior será de tipo cerco olímpico con postes de hormigón cada 2.5 mts. y altura 2.15 m, alambrado de malla eslabonada galvanizada de 2" x 2" calibre 9, con un portón corredizo automatizado comandado a distancia en la calle de conexión de DINACIA con el área operativa y otro portón de acceso al área de maniobras lado aéreo controlado por el contratista.
Deberá ser mantenido en perfectas condiciones.

Puesto de control de acceso

Se deberá construir un puesto de control a efectos de tener en todo momento registro de las personas y vehículos que se encuentran dentro del área de la Terminal de Cargas del AIC, asegurando también que no permanezcan en espera en la franja de Camino Carrasco.

Iluminación e instalación eléctrica

El Contratista tendrá a su cargo la iluminación del predio de la terminal de cargas. Se hará cargo del proyecto, construcción, habilitación y todos los costos inherentes a los mismos debiendo presentar el proyecto de iluminación de las áreas exteriores de circulación, áreas

La disposición de las luminarias se debería realizar sobre columnas de altura a determinar por el proyecto. Las luminarias utilizadas no deberán producir deslumbramiento a las aeronaves que operan por la pista 01 y a las estacionadas en la plataforma.
Las luminarias deberían ser del tipo alumbrado público o proyectores para lámpara de vapor de sodio alta presión y deberán cumplir con las especificaciones y poseer las certificaciones indicadas anteriormente.

Los proyectores para la iluminación de la zona de carga serán para lámpara de sodio de alta presión, de óptica asimétrica extensiva con equipo auxiliar incorporado. Clase de aislamiento I, grado de protección IP55 como mínimo. Se exigirán los mismos certificados indicados anteriormente.

Iluminación del estacionamiento de automóviles

El nivel medio de iluminación para las áreas de maniobra deberá ser por lo menos de 10 lux, para consentir el control adecuado de toda esta área. El nivel de uniformidad media debería ser mayor o igual a 0,4.
Preferentemente la disposición de las luminarias se debería realizar sobre columnas de aproximadamente de 3 metros de altura libre. Estas columnas deberán ser de polyester con fibra de vidrio a los efectos de evitar problemas de oxidación.
La luminaria será del tipo farola ornamental de alumbrado público de hemisferio superior cubierto, para lámpara de vapor de sodio de alta presión de 70 W elipsoidal con "ignitor" incorporado. Clase de aislación I, grado de protección IP549 como mínimo. Se exigirá documentación que acredite los índices de protección propuestos. El difusor deberá ser en policarbonato inyectado con tratamiento anti - UV prismatizado interior.

Instalación eléctrica de la iluminación exterior

Preferentemente la alimentación de las luminarias debería realizarse en forma subterránea con caños PVC embebidos en hormigón y cámaras de registro para las acometidas a las columnas. La disposición del cableado debería ser en dos circuitos independientes para alimentar alternadamente las columnas con el fin de evitar que fallos en la instalación impidan la operación adecuada en la zona.
Conjuntamente con el proyecto eléctrico deberá incluirse la información correspondiente a tipo de conductores, tableros, interruptores de protección, etc. los que su vez deberán ser de conformidad a la normativa de UTE vigente.

4.6.8 INTERVENCIONES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

Hangares

Los hangares de aviación general existentes serán retirados de su ubicación actual y se reinstalarán, en el sitio que disponga el Plan Maestro.
Los hangares están conformados por una estructura metálica, cerramientos de chapa galvanizada, pavimento de hormigón e instalaciones eléctrica y telefónica.
En el extremo del hangar mayor existe una batería de servicios higiénicos que deberá reconstruirse con las mismas dimensiones y cantidad de artefactos.

Estacionamiento

Las dos cubiertas de estacionamiento techado que existen en el área de DINACIA afectada al Contrato de gestión serán desarmadas y reinstaladas en la ubicación que indique la Unidad de Control.

Suministro de agua

Las actuales instalaciones de DINACIA reciben agua potable desde tres tanques elevados de 10 m^3 cada uno, que serán trasladados a costo del Contratista a una nueva ubicación. Se alimentarán desde el actual contador de OSE, y se harán las conexiones necesarias para el suministro de agua desde estos depósitos a todos los edificios de DINACIA.

Saneamiento

La actual linea de bombeo de alta presión que interfiere con la ubicación de la nueva Terminal de Carga será desviada a costo del Contratista mediante un nuevo trazado ubicado al norte del área pavimentada.

Instalación eléctrica

La instalación eléctrica de los edificios existentes en el área del Contrato de gestión será totalmente desmantelada.

Instalación telefónica

En la actualidad existe una línea telefónica subterránea que enlaza la Terminal de pasajeros del Aeropuerto con la DINACIA. Esta línea podrá ser eliminada, en cuyo caso se deberá sustituir la comunicación por una nueva vía entre ambos puntos.

Otras edificaciones DINACIA

a) Los actuales talleres de la DINACIA serán demolidos en su totalidad, debiendo el contratista retirar los materiales y escombros a su entero costo.
En sustitución de ello, el contratista diseñará y construirá un depósito dentro del predio de la DINACIA.

Será una obra de 160 m^2 con las siguientes características:

-estructura metálica
-cerramientos superior y laterales en chapa galvanizada calibre 24 en la zona de depósito
-cerramientos de placa cementicia en los servicios higiénicos
-mínimo 10% del cerramiento superior en chapa de fibra de vidrio traslúcida
-4 portones para el pasaje de maquinaria pesada, de igual construcción
-pavimento de hormigón compuesto por una losa de 18 cm de espesor sobre base granular cementada de 15 cm y subrasante compactada
-instalación eléctrica: 1 centro 15 m^2 y 1 tomacorriente cada 30 m^2
-3 conexiones telefónicas para internos.

b) Se construirá un cobertizo vehicular de 6 m x 60 m, metálico con salida directa dentro del predio de la DINACIA.
c) Se construirá una edificación de 260 m^2, localizado en la zona de la nueva torre de control, para alojar la guardia de seguridad del AIC (Policía Aérea, con una dotación de 15 personas por turno). Las características constructivas serán las equivalentes a una vivienda categoría media.

Locales de la actual terminal de cargas

Los locales de la actual Terminal de Carga - una vez que resulten desafectados por su traslado al nuevo local – podrán ser demolidos en su totalidad, debiendo el Contratista retirar los materiales a su entero costo, o podrán ser reutilizados para otros fines en cuyo caso el Contratista presentará el proyecto para su aprobación por la Unidad de Control.

4.6.9 PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS

El Contratista presentará un anteproyecto del Terminal de Carga que incluirá los accesos, la conexión con Camino Carrasco, el estacionamiento vehicular y obras complementarias.

A partir del momento de la aprobación del Plan Maestro dispondrá de 30 días calendario para su presentación ante la Unidad de Control.
La Unidad de Control dispondrá de 15 días para su evaluación. En caso de observaciones el Contratista tendrá 15 días para levantarlos y la Unidad de Control dispondrá de 15 días para su aprobación final.

El proyecto ejecutivo completo será entregado a los 45 días a partir de la fecha de aprobación del anteproyecto. La Unidad de Control tendrá 15 días para aprobarlo.

Las observaciones serán levantadas en el término de 15 días y la Unidad de Control dará su aprobación a los 15 días.

Inmediatamente de aprobado el proyecto iniciará las obras que tendrán un plazo de 12 meses para la puesta en funcionamiento.

4.7 NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS

4.7.1. GENERALIDADES

Ubicación

El emplazamiento del futuro Terminal de Pasajeros se detalla en plano P.D.001 (Capítulo 6), se establece que será posible definir su ubicación según la propuesta pero no de forma significativa, aceptándose un eventual desplazamiento lateral en ambos sentidos, en función del posible desarrollo del edificio y de los accesos del lado tierra.
El nuevo Terminal de Pasajeros y la nueva plataforma se desarrollarán en forma paralela a la pista 06-24, con el fin de garantizar las posibilidades de ampliación de las instalaciones.

Criterios de emplazamiento del Terminal de Pasajeros

Para localizar el Terminal de Pasajeros se deben considerar los criterios fundamentales que se indican a continuación:

- Ubicación próxima a la pista 06-24, (ver plano P.D.001) en compatibilidad con las exigencias de uso de la nueva plataforma, con el fin de obtener el máximo espacio útil entre el Terminal de Pasajeros y la Ruta Nacional 101 y permitir el desarrollo de las calles de acceso al terminal de pasajeros y de los estacionamientos vehiculares.

- Se tendrá especial atención con las instalaciones existentes de la Base Aérea para evitar restricciones de futuras ampliaciones y para mantener una imagen clara y definida de la terminal de pasajeros desde la ruta 101 , de manera que el propio edificio terminal actúe como su principal señalización. Asimismo se deberán estudiar las perspectivas desde la vialidad de acceso al edificio, de manera que no interfieran espacialmente ni visualmente instalaciones o señalizaciones que no sean propias del edificio terminal.

- Conexión de la vialidad de acceso al terminal de pasajeros con la ruta Nacional 101 mediante una solucion de empalme que permita una fluida circulación.

Edificio terminal de pasajeros

Las especificaciones que se establecerán constituyen los mínimos a los cuales el proyecto tendrá que atenerse por considerarse esenciales para la funcionalidad, operatividad, calidad

y nivel de servicio y la representatividad que el terminal de pasajeros del futuro Aeropuerto de Carrasco deberá tener.
Las normas internacionales y prescripciones técnicas que se citan en este Capitulo tienen como finalidad fijar estándares sobre los tipos y calidad de los distintos componentes de las obras civiles, instalaciones, mobiliario y equipos especiales de forma de asegurar el nivel cualitativo mínimo requerido.

Criterios de libertad de proyecto

El Contratista desarrollará su proyecto teniendo en cuenta los siguientes aspectos fundamentales:

- Nivel y calidad de los servicios a prestar en función de la demanda.
- Importancia de la imagen del edificio del Terminal de Pasajeros en términos de representatividad.
- Facilidades necesarias para los servicios que presta el Estado.
- Los criterios de proyecto dependerán del tipo de organización que se adopte para la gestión y explotación, contemplando lo establecido en este Capitulo.
- Deberá cumplirse con la normativa O.A.C.I.
- Deberá suministrar el mobiliario, equipos, instalaciones especiales y todos los elementos necesarios para puesta en funcionamiento del Terminal.
- Instalarán 3 (tres) pasarelas telescópicas al comienzo de la operación del terminal, debiendo aumentar la cantidad de estos dispositivos cuando la demanda lo exija.

Criterios generales de diseño

- racionalidad de los flujos y reducción de los recorridos peatonales y vehiculares;
- desarrollo según el tráfico previsto;
- optimización en la explotación y en la gestión;
- disponibilidad de áreas comerciales,
- flexibilidad y fácil crecimiento del edificio;

- en todo momento se deberá cumplir con el NIVEL "C" de I.A.T.A.

Modelo funcional del Terminal de Pasajeros

El modelo funcional requerido es el de terminal "a nivel y medio", esto es, se accede al edificio terminal de pasajeros por una vialidad al mismo nivel al sector "llegadas" y al sector "salidas". En "salidas" en planta baja se accede al hall de check-in y posteriormente a la tramitación correspondiente se asciende al nivel de embarque. El pasajero en "arribos" descenderá a la planta baja para el retiro de equipaje y migraciones para posteriormente abandonar el terminal.
El Contratista podrá ofrecer un edificio terminal tipo " a dos niveles", tipología en la cual se segrega completamente el pasajero en salidas (por planta alta) del pasajero arribado (por planta baja), si lo entiende oportuno y conveniente para su operación.
Con relación al manejo de equipajes el criterio funcional requerido, es la unificación y centralización en un único patio de distribución de los equipajes en "salidas".

Características de operación del A.I.C.

- El tráfico nacional esta servido por pequeñas aeronaves que no operarán con el sistema de pasarelas telescópicas del terminal de pasajeros.

- El denominado "puente aéreo" que es tráfico internacional, actualmente no está sometido al control de pasaportes en la llegada, pero permanece sometido al control de Aduana y puede acceder al tax free shop. Esto hace que sea oportuna una separación de los flujos del tráfico internacional normal y del "puente aéreo" antes del control de pasaportes, convergiendo ambos tránsitos hacia la misma sala para el reclamo de los equipajes y control aduanero

- La relación mínima de acompañantes/pasajero en el tráfico internacional hace necesario áreas públicas adecuadas de los sectores de "salidas" y de "llegadas".

Dimensionado del terminal

En el Terminal de Pasajeros se desarrollan en forma simultánea actividades diversas pero complementarias entre si. Dichas actividades normalmente se agrupan en tres diferentes sistemas: unidad de tráfico, unidad comercial y unidad administrativa.

A las áreas necesarias para estas tres "unidades" deberán agregarse aquellas necesarias para el emplazamiento de equipamiento tecnológico como centrales de climatización, usinas eléctricas, posibles talleres de mantenimiento, etc. Estas áreas tecnológicas dependerán de los sistemas y necesidades propias del proyecto.

Unidad de tráfico

Por "unidad de tráfico" se entiende el conjunto de espacios vinculados funcionalmente destinados al tratamiento y desplazamiento de los pasajeros, así como al tratamiento de los equipajes.
La unidad de tráfico deberá incluir también las Oficinas para los Organismos Públicos con funciones específicas sobre el tráfico de pasajeros (Migraciones, Aduana, Seguridad, etc.).
El dimensionado de las áreas tanto en la parte pública como en las exclusivas para el tratamiento de pasajeros se realizará en base al número de personas presentes al mismo momento en las situaciones de tráfico previstas en el proyecto en base a la hora pico. Se usará el mismo criterio para determinar el número de posiciones en los distintos servicios de atención al pasajero y sistemas para el manejo de equipaje (mostradores de "check-in", mostradores de migración, número de cintas transportadoras para el retiro de equipaje, cantidad de circulaciones verticales comunes y mecánicas, etc.). Se manejarán los criterios empleados por I.A.T.A. para un nivel de servicio "C".
Por lo tanto, para la definición del número de personas presentes en los diferentes servicios se utilizarán las metodologías de tipo estadístico propuestas por IATA sobre la base de los tiempos de permanencia y a los parámetros de superficie por persona para nivel "C".

Unidad comercial

La unidad comercial se define como el conjunto de los espacios que suministran un servicio al usuario con beneficio económico de ingresos no aeronáuticos.
Incluye dos subsistemas principales:

- el conjunto de los servicios y de los espacios funcionales de las Compañías Aéreas (venta de boletos, oficinas de información, salas VIP, oficinas administrativas operativas ,etc)

- las concesiones y las tiendas (bar, restaurantes, tax free shop, tiendas varias, oficinas postales y telefónicas, bancos y oficinas de cambio, agencias de viaje, oficinas de alquiler de automóviles, y otros servicios complementarios como "business center", salas de conferencias, salas para exposiciones, etc.).

La unidad comercial incide en la imagen del Aeropuerto en términos del nivel de servicio ofrecido.
El dimensionado de los espacios necesarios dependerá de la política de explotación comercial definida por el Contratista.
Se incluirán como mínimo servicios que se consideran esenciales para el usuario como los que se detallan a continuación:

- oficinas de información, salas VIP y oficinas operativas de las compañías aéreas;
- bar, restaurante, tax free shop, tiendas, oficinas postales y telefónicas, banco y oficinas de cambio de moneda, agencias de viaje, oficinas de alquiler de automóviles.

Unidad administrativa

Esta unidad incluye las oficinas del Contratista y las áreas destinadas a los servicios que presta el Estado que no refieren al tráfico de pasajeros.

Las oficinas operativas (ARO-AIS) son las siguientes:
- oficina planes de vuelo,
- oficina informaciones de vuelo,
- oficina informaciones meteorológicas,
- oficina cartas aeronáuticas,
- oficina comunicaciones aeronáuticas,

Estas oficinas formarán un único complejo fácilmente accesibles desde la plataforma aeronáutica, pudiendo permanecer estos servicios en las actuales instalaciones.
El operador aeroportuario realizará las evaluaciones que considere pertinentes para una gestión eficiente y un nivel de servicio adecuado a los usuarios, presentando un plan de desarrollo que será aprobado por la Unidad de Control.

Las oficinas de los servicios del Estado que deberán incluirse en el Terminal de Pasajeros son las siguientes:
- Policía
- Migración
- Aduana
- M.S.P.
- M.G.A.P.
- Policía Aeronáutica

El área máxima a disponer por estos servicios será de 1.200 m2.

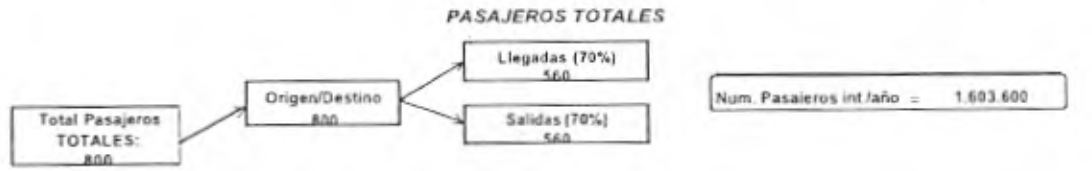
Dimensionado teórico del Terminal de Pasajeros

Se deberá dimensionar el Terminal de Pasajeros para un total de 1:600.000 pasajeros, teniendo en cuenta las hipótesis del tráfico de pasajeros internacionales y puente aéreo en las horas pico y el nivel de servicio "C" de I.A.T.A.

Tráfico pasajeros internacionales y puente aéreo en hora pico







A modo indicativo, se presentan las áreas teóricas de las tres unidades definidas anteriormente:

Superficies de la Terminal de Pasajeros

	TOTAL TEORICO m^2
Unidad de trafico	*10.664*
Unidad administrativa e institucional	*4.265*
Unidad comercial	*6.398*
Total	*21.327*

Los criterios de seguridad

Se tendrá que prestar una atención especial al problema de la seguridad entendida ya sea como "security", es decir seguridad contra actos terroristas, vandálicos y de interferencia ilícita, y como "safety", es decir la salvaguarda de la salud de los pasajeros, operadores y público en general.

Security.

Los sistemas de control y seguridad tendrán que permitir operar el Terminal de Pasajeros en conformidad con las recomendaciones del anexo 17 de OACI . A tales efectos, será necesario equipar al Terminal de Pasajeros, con los aparatos de control, seguridad y alarma normalmente empleados (máquinas de rayos X para el control de los equipajes, detectores de metales para el control de las personas, sistemas TVCC para el control de accesos y puntos críticos, sistemas de alarmas para las infracciones, sistemas de control de accesos, etc.) estudiando una configuración que tenga en cuenta los criterios de seguridad, debiendo presentarse un plan de seguridad por parte del Contratista.

Safety:

En el edificio se alcanzan altos niveles de presencia simultánea de personas, que se pueden considerar críticos por la posibilidad de manifestaciones de pánico. Por lo tanto es esencial que el edificio cuente con una clara señalización para una eventual evacuación, con un sistema de medidas de emergencia que será aprobado por la Dirección Nacional de Bomberos a través de la Unidad de Control. Se suministrarán indicaciones concretas sobre la protección contra incendios, sobre la resistencia al fuego de las estructuras portantes y sobre la reacción al fuego de los materiales que constituyen el edificio y sus terminaciones. En este párrafo se suministran indicaciones generales sobre la seguridad antincendio, ya que esta necesidad incide sobre la concepción de la configuración del edificio. Desde cualquier punto del Terminal se tendrá que poder evacuar el edificio, en el caso de siniestro, por medio de vías de fuga lo más seguras posible, directas y breves, con el fin de reducir al mínimo el tiempo de evacuación. Otro aspecto a considerar es la seguridad contra los accidentes, especialmente en las áreas donde se prevé una elevada presencia simultánea de público. La concepción del proyecto deberá tener en cuenta los requisitos de seguridad contra accidentes de modo de reducir al mínimo los riesgos y alcanzar un adecuado nivel de seguridad.

4.7.2 ASPECTOS A CONSIDERAR EN EL PARTIDO ARQUITECTÓNICO

- *Fácil orientación espacial en el interior del Terminal*

El usuario deberá poder dirigirse con facilidad a los distintos servicios aeroportuarios apoyado por una señalización adecuada y recorridos claros y breves.

- *Iluminación y ventilación natural*

El Proyectista deberá estudiar detalladamente y proponer soluciones que permitan dar luz y ventilación natural al mayor número de ambientes posibles, fundamentalmente sobre la línea de mostradores de Check-in.

- *Facilidades para los minusválidos*

El proyecto deberá tener en cuenta, la utilización del Terminal por parte de personas minusválidas, a los efectos de contemplar sus necesidades según lo recomendado por OACI y según las técnicas internacionales de eliminación de las barreras arquitectónicas.

- *Integración de la obra plástica en el edificio Terminal de Pasajeros.*

Las obras de arte deberán integrarse a la arquitectura del Edificio Terminal, buscando un aporte real al espacio de plásticos nacionales, comunicando pautas culturales locales. Podrá optarse por las técnicas que se entiendan mas adecuadas, tanto en pintura, escultura u otro tipo de manifestación artística.

- *Tendencia de generar "Transparencias"*

Se tratará en lo posible de tener visuales hacia el exterior del edificio tanto hacia el lado tierra como hacia el lado aire.

- *Integración de los servicios comerciales a los flujos internos y al espacio interior*

- *Integración de áreas verdes*

Organización funcional

- *Sector arribos*

- hall llegadas (hall de público) equipado con áreas comerciales, sala sanidad y sala VIP;
- sala para el retiro de los equipajes, con filtros de Aduana en posición central;
- sala de espera-salidas nacionales;

- *Sector salidas*

- hall salidas (hall de público) con mostradores de "check-in", equipado con áreas comerciales y sala VIP;
- controles de seguridad y controles de pasaportes para pasajeros en salida;
- sala de espera en "salidas" con amplia área comercial y salas VIP, con pasarelas de embarque y con pasillo "estéril" para el recorrido de los pasajeros en llegada;
- oficinas de las compañías aéreas.

- *Recorridos y flujos circulatorios*

El esquema de los flujos circulatorios será el adecuado a la tipología del edificio.

Criterios de libertad de elección de los materiales

El Contratista tiene libertad de elección de los materiales, mobiliario y equipos especiales, dentro de los parámetros que se indicarán.
En estas especificaciones se hace referencia a normas específicas y estándares reconocidos a nivel internacional para establecer los niveles mínimos de calidad de los diversos materiales y del equipamiento.
En todos los casos se respetarán las normas y estándares del Uruguay. A continuación, se especifican tipos y calidad de materiales que podrán ser usados para establecer niveles de calidad mínimos de los materiales y unidades constructivas. No obstante lo anterior, el proyecto podrá ofrecer otros materiales o unidades constructivas con niveles de calidad y prestación acordes a la jerarquía del programa aeroportuario, que deberán ser aprobados por la Unidad de Control.

Prescripciones Técnico Constructivas de los Edificios

Normas y estándares de referencia

El proyectista deberá referirse a normas internacionales que se exponen en la lista adjunta:

Normas y estándares Americanos:

ACI	:	American Concrete Institute
PCA	:	Portland Cement Association
PCI	:	Prestressed Concrete Institute
UBC	:	Uniform Building Code
NBC	:	National Building Code
UL	:	Underwriters' Laboratories Inc.
ASTM	:	American Society for Testing Materials
AASHTO	:	American Association of State Highway and Transportation Officials
ANSI	:	American National Estándares Institute
AISI	:	American Iron and Steel Institute
AISC	:	American Institute of Steel Construction
AITC	:	American Institute of Timber Construction
APA	:	American Plywood Association
AA	:	The Alluminum Association
GA	:	Gipsum Association
NFPA	:	National Fire Protection Association
AWS	:	American Welding Society
AAMA	:	American Architectural Manufacturer's Association
DHI	:	Door and Hardware Institute
AHMA	:	American Hardware Manufacturer Association
AI	:	Asphalt Institute

MIL	:	Military Estándares Documents
NACE	:	National Association of Corrosion Engineers
NBS	:	National Bureau of Estándares
BIA	:	Brick Institute of America
NAAMM	:	National Association of Architectural Metal Manufacturers
CSA	:	Canadian Estándares Association

Normas Europeas:

UNI	:	Unificazione Norme Italiane
BS	:	Britisch Stándards Institution
DIN	:	Deutsches Institut für Normung
AFNOR	:	Association Française de Normation
EN	:	European Norms
ISO	:	International Organization for Estandarisation

En cualquier caso, se tendrán que respetar las normas y los estándares nacionales del Uruguay (UNIT) en vigor en el momento de la construcción.
Todos los ensayos que requiera la Unidad de Control serán de cargo del Contratista

Estructuras

En el calculo estructural se tomarán en cuenta como valores mínimos las cargas y sobrecargas dictadas por las normas Uruguayas relativas a los edificios de uso público.

Características de resistencia al fuego

Los elementos estructurales tendrán las características de resistencia al fuego, estimada según la ASTM E 119 u otras normas internacionales equivalentes, expuesta a continuación:
En el edificio terminal de pasajeros toda la estructura (incluidas las losas) : 2 horas (120 minutos) de resistencia al fuego.

Calidad y tipología de los materiales

La calidad y los controles de los materiales que constituyen los elementos estructurales serán conformes a los estándares UBC, y en particular:

para la mampostería:	UBC estándares N. 24 - de 1 a 29
para el hormigón armado:	UBC estándares N. 26 - de 1 a 15
para el acero estructural:	UBC estándares N. 27 - de 1 a 14

para el aluminio estructural: UBC estándares N. 28 - 1

Muros exteriores

Características de las prestaciones

Las terminaciones exteriores e interiores a nivel del terreno tendrán que ser especialmente resistentes a los golpes, abrasiones y rasguños
Todos los materiales que constituyen los muros exteriores, incluidas las terminaciones, tendrán que ser incombustibles (clase A, según DIN 4102, o clase O, según BS 476) o por lo menos dificilmente combustibles y que no propaguen la llama (clase B1 según DIN 4102 o clase 1 según BS 476).

A continuación se indican los valores mínimos aceptables de aislamiento térmico y acústico que tendrán que garantizar los diferentes tipos de muros exteriores:

Cerramientos verticales

- Muros en mampostería u hormigón colado en obra

coeficiente de transmitancia térmica del muro	≤ 0,6 W/m^2 °C
coeficiente de transmitancia térmica media del muro, incluidas las ventanas:	≤ 1,1 W/m^2 °C para la terminal de pasajeros ≤ 1,2 W/m^2 °C para los otros edificios;
Abatimiento acústico medio de todo el muro	=45 dB a 500÷1000 Hz

- Muros en paneles de hormigón prefabricados, GRC (glass reinforced concrete), o en paneles metálicos tipo "sandwich"

coeficiente de transmitancia térmica del panel:	≤ 0,6 W/m^2 °C
coeficiente de transmitancia térmica media:	de toda la pared, incluidas las ventanas:
	≤ 1,1 W/m^2 °C para la terminal de pasajeros ≤ 1,2 W/m^2 °C para los otros edificios;
abatimiento acústico medio de todo el muro:	≥ 40 dB a 500÷1000 Hz

Courtain wall

coeficiente de transmitancia térmica media de todo el muro: ≤ 2 W/m^2 °C

abatimiento acústico medio de todo el muro: ≥ 35 dB a 500÷1000 Hz

Calidad y tipología de los materiales

Los revestimientos exteriores podrán estar constituidos por:

Chapas de granito (carga de ruptura por compresión ≥ 10 kN/cm^2, peso especifico ≥ 2600 kg/m^3);

Chapas de mármol (carga de ruptura por compresión ≥ 5 kN/cm^2, peso especifico ≥ 2700 kg/m^3);

Baldosas o chapas de mármol o granito recompuesto, con aglomerante a base de resinas poliéster y a base de hormigón de alta resistencia (resistencia a los golpes $\geq 0,7$ kg/m, resistencia a la flexión $\geq 0,8$ kN/cm^2);

Paneles en chapa de acero galvanizado, prepintados o revestidos con una película de PVC conforme a la Norma UNI 5753;

Paneles en chapa de aluminio oxidada anódicamente y/o termolacada constituidos por una chapa en aleación primaria de aluminio-magnesio-silicio, conforme a la Norma UNI 9006/1a.

Paneles en chapa de acero inoxidable conforme a la Norma UNI 6900.

Courtain-wall

Podrán ser de tipo normal, con retículo estructural visible desde el exterior, o de tipo estructural con retículo no visible desde el exterior.

El retículo estructural primario interior (montantes y vigas) estará constituido por perfiles en aleación primaria de aluminio 6060 (UNI 3569) en estado bonificado T.A. 16, oxidados anódicamente y/o termolacados.
Análogamente el retículo secundario exterior portacristales, estará constituido por perfiles en aleación de aluminio oxidados anódicamente y/o termolacados, aislados térmica y acústicamente con interposición de elementos en EPDM (juntas con corte térmico).
Todas las juntas serán en EPDM en conformidad con la norma ISO 3934.

Los elementos de empalme y fijación como tornillos, pernos, arandelas, etc. tendrán que ser de acero inoxidable (UNI 6900).

Los elementos de enganche estructurales como escuadras, abrazaderas, ganchos, caballetes, etc. podrán ser en perfiles de acero formados en frío FE 37 UNI 6659 - UNI 7070 o en perfiles extruidos en aleación de aluminio UNI 3569 bonificada TA 16.

Para eventuales sellados se emplearán materiales elastoméricos monocomponentes y bicomponentes, de base silicónica en conformidad con las F.S. TT-S-0023OC, TT-S-00227E, TT-S-001543 y a la ASTM C 930.

Las partes acristaladas estarán constituidas por cristales dobles unidos al perímetro del tipo antisolar selectivos, con transmisión luminosa ≤ 12% y transmisión de energía total o factor solar FS ≤ 8%.
En estos paneles vidriados la cámara contiene una mezcla de gas inerte a base de argón y la cara interior de una laja de cristal está revestida con una película obtenida mediante vaporización magnetrónica de metales nobles al vacío.

El vidrio exterior será de cristal templado de seguridad (UNI 7142) mientras que la interior será de cristal laminado de seguridad (UNI 7172).
Los espesores de las laminas estarán determinados en función de las prestaciones termoacústicas y de resistencia requeridas, en función del módulo de los paneles vidriados.

Los requisitos generales del "courtain-wall" serán, además de los ya indicados, los siguientes:

Permeabilidad al aire: clase A 3 de las Normas UNCSAAL -UNI 7979 y UNI-EN 86;

Estanqueidad al agua: clase E 4 de las normas UNCSAAL-UNI 7979 y UNI-EN 86;

Comportamiento al fuego: los materiales que constituyen la fachada y las obras complementarias no tienen que favorecer la propagación de la llama, ni producir gases tóxicos en cantidades que puedan producir daños.

Ventanas exteriores

Características de las prestaciones

Se requieren las siguientes características para todas las ventanas:

- permeabilidad al aire: correspondiente a la clase A3 de las normas UNCSAAL-UNI 7979 y UNI-EN 86, es decir ≤ 7 $m^3/h/m^2$ para presiones de 100 Pa en las partes mobiles y ≤ 6,3 $m^3/h/m^2$ en las partes fijas.

- estanqueidad al agua: correspondiente a la clase E4 según las normas UNCSAAL-UNI 7979 y UNI-EN 86, es decir ninguna filtración con presiones de 500 Pa, caudal de 25 $lt/min/m^2$ y duración de 5'.

Se requieren particulares requisitos de aislamiento térmico cuando los locales internos están completamente climatizados (verano e invierno); éstos se podrán reducir cuando los locales interiores están solamente calentados.
Cuando los locales interiores no están climatizados (locales técnicos, almacenes, etc.) no se requiere una prestación de aislamiento térmico especial.

Los requisitos de seguridad de las ventanas se refieren en concreto a las partes acristaladas que tienen que estar constituidas por cristales de seguridad (cristales templados y/o estratificados). Estos requisitos se requieren cuando los paneles vidriados pueden estar en contacto con el público o también cuando grandes paneles vidriados, en posición elevada, pueden golpear a personas que se encuentren debajo en el caso de rotura accidental.

La casi totalidad de los materiales que constituyen las ventanas tendrán que ser incombustibles (clase A según DIN 4102 o clase O según BS 476); sólo algunos, pero de limitadas dimensiones, podrán ser dificilmente combustibles (clase A o B según DIN 4102 o clase 1 o 2 según BS 476).

Los valores mínimos de aislamiento térmico que se tendrán que garantizar son:

- Ventanas de locales con presencia de público o donde se realizan actividades, no de tipo industrial, con presencia constante de personas, climatizados (verano-invierno):

  coeficiente de transmitancia térmica media: $\leq 2{,}5$ W/m^2 °C

- Ventanas de locales donde se realizan actividades, incluso de tipo industrial, con presencia constante de personas, sólo calentados:

  coeficiente de transmitancia térmica media: $\leq 3{,}5$ W/m^2 °C

- Ventanas de locales donde no se prevé la presencia constante de personas, no climatizados (áreas técnicas, almacenes, estacionamiento vehículos, etc.):

  coeficiente de transmitancia térmica media: no se requiere un mínimo

Los valores mínimos de aislamiento acústico que se tendrán que garantizar son:

- Ventanas de locales expuestos a los ruidos de los aviones en maniobra en la plataforma o en las calles de rodaje, en los cuales hay una presencia de público o en los cuales se llevan a cabo actividades no industriales con una constante presencia de personas:

  abatimiento acústico medio de las ventanas: ≥ 35 dB a 500÷1000 Hz

- Ventanas de locales en los cuales hay una presencia de público o en los que se llevan a cabo actividades no industriales con una constante presencia de personas, no expuestos a los ruidos de los aviones:

abatimiento acústico medio de las ventanas: ≥ 30 dB a 500÷1000 Hz

- Ventanas de locales expuestos a los ruidos de los aviones en maniobra en la plataforma y en las calles de rodaje, donde se ejecutan actividades industriales con una presencia constante de personas (terminal de carga):

  abatimiento acústico medio de las ventanas: ≥ 25 dB a 500÷1000 Hz

- Otros locales:

  abatimiento acústico medio de las ventanas: no se requiere un mínimo

Los valores mínimos de reflexión y absorción energética son los siguientes:

- Para las fachadas de la terminal de pasajeros más expuestas al sol (norte y oeste), si no se prevén tabiques parasoles, en correspondencia de locales con presencia de público o donde se llevan a cabo actividades con una presencia constante de personas y para las paredes acristaladas de la sala de control de la estación de Bomberos:

transmisión luminosa de los paneles vidriados:	≤ 12%
transmisión de energía total o factor solar:	≤ 8%
reflexión luminosa exterior:	incluida entre el 30% y el 35%

Calidad y tipología de los materiales

Ventanas en aleación de aluminio
Se realizarán con perfiles extruidos en aleación de aluminio de forma particular, adecuada para permitir el alojamiento de diferentes tipos de cristales.
El marco será de tipo con "corte térmico-acústico". La estanqueidad estará asegurada por juntas en EPDM.
El desagüe del agua de infiltración se realizará con adecuados orificios de drenaje escondidos a la vista.
El contramarco estará constituido por perfiles de acero galvanizado.

Los materiales componentes serán:

perfiles extruidos de aluminio en aleación primaria P-Al-Mg-Si, UNI 3569 en el estado bonificado TA 16 del tipo adecuado para la oxidación anódica y/o al termolacado; laminados, trefilados o perfilados, no extruidos en aleación primaria UNI 359 o UNI 5764;

elementos de fijación (tornillos, pernos, arandelas, etc.) en acero inoxidable UNI 6900 u otros materiales compatibles con el aluminio y que tienen las mismas características de resistencia estructural y resistencia a la corrosión;

elementos en acero con función estructural (contramarcos, escuadras, placas, etc.) en perfiles formados en frío Fe 37 UNI 6659-UNI 7070 con pernos 8 G UNI 3740;

juntas en EPDM conformes a las normas ISO 3934 con las siguientes características:

dureza:	IRM 70 + 5 según ASTM D 1415
carga de ruptura:	≥ 600 N/cm^2 según ASTM D 412/C
alargamiento:	≥ 200% según ASTM D 412/C
temperatura de uso:	entre - 50° C y + 100° C;

sellados con materiales elastoméricos monocomponentes o bicomponentes a base silicónica, conformes a las normas F.S. TT-S-00230C, TT-S-00227E, TT-S-001543 y a la ASTM C 930;

dispositivos de maniobra y de bloqueo adecuados para soportar las cargas de explotación, resistentes al desgaste, que requieren un mínimo mantenimiento y se pueden desmontar fácilmente.

Ventanas de acero galvanizado

Se realizarán con perfiles obtenidos de cintas de acero en conformidad con la norma UNI 5753 galvanizados con sistema Sendzimir, con las siguientes características mecánicas mínimas:

carga de rotura:	≥ 41 kN/cm^2
alargamiento:	≥ 26% en probeta de 150 mm.

El revestimiento de zinc no será inferior a 240 g/m^2 en el conjunto de las dos caras, medido según UNI 5741.
El espesor de las chapas será normalmente no inferior a 1 mm, salvo la posibilidad de usar espesores de 0,8 mm para partes no portantes, con tolerancias según UNI 5753.

Los contramarcos y los elementos de fijación serán en perfiles de acero FE 37, UNI 7070 y chapa UNI 7958.

Vidrios

La colocación de los paneles vidriados se realizará de forma que las laminas no estén sometidas a esfuerzos o tensiones provocadas por los marcos, que pueden causar su rotura y tendrá que ser conforme a la norma UNI 6534.

El espesor de los cristales, nunca inferior a 4 mm, se calculará sobre la base de las dimensiones de la lámina, teniendo en cuenta las cargas horizontales a las cuales están sometidos y las características de aislamiento térmico-acústico requeridas (UNI 7153, 7144, 7170, 7697).

a) Cristal plano (float)

Será conforme a la norma UNI 6487.
Tendrá las siguientes características físico-técnicas:

carga unitaria de rotura a flexión:	$Rf \geq 40$ N/mm^2
módulo elástico:	E = 75 kN/mm^2
coeficiente de Poisson:	n = 0,22

b) Cristal templado de seguridad

Tendrá que ser conforme a la norma UNI 7142.
Tendrá las siguientes características físico-técnicas:

carga unitaria de rotura a compresión:	Rc = 800 N/ mm^2
carga unitaria de rotura a flexión:	$Rf \geq 200$ N/ mm^2
módulo elástico:	E = 75 kN/ mm^2
coeficiente de Poisson:	n = 0,22

c) Cristal laminado de seguridad

Será conforme a la norma UNI 7172.

d) Vidrio armado con alambre

Tendrá que ser conforme a la norma UNI 6123.

e) Cristales múltiples herméticos

Tendrá que ser conforme a la norma UNI 7171.

Cristales dobles herméticos del tipo antisolar selectivos (atérmicos)

Según norma correspondiente

g) Vidrios resistentes al fuego

Los vidrios resistentes al fuego se controlarán y verificarán según la norma UNI-ISO 3009.

Cubiertas

Características prestacionales

Todos los materiales que constituyen las cubiertas deberán ser incombustibles (clase A, según DIN 4102 o clase 0 según BS 476) o dificilmente combustibles y no propagantes de llama (clase B1 según DIN 4102 o clase 1 según BS 476).

A continuación se indican los valores mínimos aceptables de aislamiento térmico y acústico que deberán ser garantizados.

- Cubiertas horizontales o inclinadas con losas en concreto o latero-cemento:

coeficiente de transmitancia térmica
de la cubierta completa sin claraboyas ≤ 0.6 W/m²°C

abatimiento acústico medio de toda la cubierta ≥ 40 dB a 500-1000 Hz

- Cubiertas metálicas ligeras:

coeficiente de transmitancia térmica de la cubierta completa sin claraboyas ≤ 0.6 W/m²°C

abatimiento acústico medio de toda la cubierta ≥ 35 dB a 500-1000 Hz

Los valores mínimos de aislación térmica y acústica de las claraboyas serán los siguientes:

coeficiente de transmitancia térmica media de toda la claraboya ≤ 3.3 W/m²°C

abatimiento acústico medio de toda la claraboya ≥ 30 dB a 500-1000 Hz

Cubiertas horizontales

Sobre las losas se aplicará barrera al vapor, aislamiento térmico-acústico e impermeabilización.
La barrera de vapor podrá ser constituida por una hoja de polietileno de adecuado espesor (no inferior a 0.4 mm) o una membrana bituminosa constituida por una mezcla estabilizada de bitúmenes destilados, elastómeros y/o plastómeros, con espesor de 3-4 mm armada con poliéster no tejido de hilo continuo agujado, o con tejido de velo vidrio (UNI 8202 y UNI 8629).
La formación de las pendientes será obtenida con concreto liviano (UNI 7549) o con otros materiales similares.
Los estratos de aislamiento térmico acústico serán constituidos por paneles rígidos de lana de vidrio de adecuada densidad para poder resistir a la compresión debida al tráfico

peatonal (peso específico no inferior a 150 kg/m^3, resistencia compresión no inferior a 25 N/cm^2), o bien por otros materiales con las mismas características.
El manto impermeable será constituido preferiblemente por una membrana asfáltica con alma de polietileno.

Cubiertas inclinadas

Por lo que se refiere a las barreras al vapor y al aislamiento térmico-acústico, vale lo ya especificado para las cubiertas horizontales.

Tabiques internos

El tipo y acabado de los tabiques internos dependerá del uso de locales que deberán delimitar y de las actividades que en ellos se desarrollarán.
Todos los materiales constituyentes de los tabiques, ya sean éstos de tipo móvil como de tipo fijo, incluyendo los acabados y revestimientos, deberán ser incombustibles (clase A según DIN 4102 o clase 0 según BS 476) o, al máximo, difícilmente combustibles (B1 o B2 según DIN 4102 o clase 1 o 2 según BS 476).
Donde sea requerido para la seguridad contraincendio , los tabiques internos deberán tener las resistencias prescritas para el fuego: 120 minutos .

Tabiques internos

A) Tabiques en mampostería (fijos)

Características de los revestimientos:

Chapas de granito (carga de ruptura a compresión ≥ 10 kN/cm^2, peso específico > 2600 kg/m^3);

Chapas de mármol (carga de ruptura a compresión ≥ 5 kN/cm^2, peso específico > 2700 kg/cm^3);

Baldosas o chapas de mármol o granito recompuesto, con aglomerante a base de resina poliéster y a base de cemento a alta resistencia (resistencia al golpe ≥ 0.7 kg/m, resistencia a flexión ≥0,8 kN/cm^2);

Paneles en chapa de acero galvanizado, prepintada o revestida con una película de PVC de acuerdo a la Norma UNI 5753;

Paneles en chapa de aluminio oxidada anódicamente y/o termolacada constituidos por una chapa en aleación primaria aluminio-magnesio-silicio según la Norma UNI 9006/1a;
Paneles en chapa de acero inoxidable, según la Norma UNI 6900;

Baldosas de cerámica esmaltada monococida según la Norma EN 87;

Empapelado en vinílico sobre papel o de otro tipo.

La pintura será de acuerdo a las normas UNICHIM 4715.

B) Tabiques móviles

Podrán ser de variada tipología y calidad.

Puertas exteriores

Características de las prestaciones

Las características generales de las prestaciones son las indicadas para las ventanas y con las siguientes precisiones:

- los paneles vidriados de las puertas exteriores tendrán que estar siempre constituidas por cristales de seguridad (cristales templados y/o laminados);

- las puertas exteriores de uso público continuo, que dan acceso a locales climatizados (verano-invierno), tendrán que impedir la dispersión térmica durante su apertura; por lo tanto se tendrán que introducir mamparas con puertas contrapuestas suficientemente distanciadas para permitir la apertura de la segunda puerta una vez cerrada la primera, o bien tendrán que estar equipadas con una barrera térmica tipo "hoja de aire". Entran, por ejemplo, entre estos tipos de puertas las de acceso al hall de salidas y al hall de llegadas de la terminal de pasajeros.

Además de las características generales de las prestaciones antedichas se requieren algunas características peculiares, para garantizar la funcionalidad y la seguridad de los edificios.

A continuación se exponen las más importantes:

- apertura y cierre automático, requerida para todas las puertas exteriores que entran en las áreas públicas principales de la terminal de pasajeros; todas las puertas automáticas tendrán que estar equipadas con un dispositivo de emergencia, que permita la abertura manual en el caso de avería o ausencia de corriente eléctrica;

- apertura y cierre electromecánico regulados a distancia, requerida en todos los casos en los que el acceso o la salida del público tienen que ser controlados por un operador; entran, por ejemplo, en este tipo de puertas las de salida de las puertas de embarque. También en este caso las puertas tendrán que estar equipadas con un dispositivo de emergencia que permita la apertura manual en el caso de avería o ausencia de corriente eléctrica;

- dispositivos de alarma que señalan el empleo no permitido de la puerta, requeridos cuando ésta se puede utilizar solamente en especiales condiciones, o bien cuando se

puede utilizar solamente en uno de los dos sentidos; entran, por ejemplo, en este tipo de puertas las salidas de seguridad de locales de uso público, que se pueden utilizar solamente en el caso de alarma de incendio y solamente para salir del edificio;

- dispositivos de control del acceso a "badges" programados u otros, requeridos cuando la puerta, no directamente controlada, puede ser utilizada sólo por personas autorizadas; un ejemplo puede ser la puerta de acceso para el personal a la terminal de pasajeros y a la terminal de carga;

- dispositivos de alarma anti infracción que señalen intentos de infracción, en los casos en los que haya la posibilidad de intrusiones en áreas públicas no controladas.

Hay que resaltar que para una sola puerta podrán ser necesarios más de uno de los dispositivos anteriormente indicados.

Por último se citan las especiales características de los portones del local de distribución de equipajes de la terminal de pasajeros y del área de estacionamiento de los medios de antincendio de la estación de Bomberos;

- los primeros tendrán que ser resistentes a los golpes de los medios de transporte de los equipajes (flexibles en goma o PVC reforzado), que se abran por empuje directo o con dispositivo accionado por los mismos medios;

- los segundos, serán cierres metálicos con movimiento electromecánico, que garantice la abertura completa en no más de 15 segundos, para permitir la rápida salida de los medios antincendio.

Calidad y tipología de los materiales

Las puertas exteriores tendrán una carpintería en aleación de aluminio y en acero galvanizado prepintado. Podrán tener una carpintería en acero galvanizado prepintado las puertas y portones de las áreas técnicas, almacenes y locales de tipo industrial (terminal de carga, estacionamiento de vehículos de la estación de Bomberos, estacionamiento de los medios de rampa, etc.).

Podrán estar completas o parcialmente acristaladas, o bien completamente ciegas, del tipo con bisagra (por lo menos 3 para cada hoja) o del tipo corredera con guía portante superior o del tipo con cierre enrollable.

Para las partes ciegas se verificará que:

- estarán constituidas por una doble chapa con material aislante interpuesto:

Para las puertas en aleación de aluminio, las chapas serán en aleación primaria de aluminio UNI 359 o UNI 5764 o UNI 9006/1a y tendrán un espesor no inferior a 10/10 mm.

Para las puertas en acero galvanizado, las chapas serán de acero galvanizado UNI 5753, con un espesor no inferior a 8/10 mm.
El material aislante interior, con un espesor que depende de las características de aislamiento térmico-acústico requeridas, (normas UNI).

Puertas internas

Las puertas internas podrán ser de variada tipología y calidad debiendo ajustarse a las normas y estándares en cuanto a seguridad y nivel de servicio.

Pisos

Los pisos podrán ser de variada tipología y calidad debiendo ajustarse a las normas y estándares en cuanto a seguridad y nivel de servicio.

El tipo y acabado de los pisos dependerá del tipo de locales donde estén colocados.

Características prestacionales

También los pisos, dada la multiplicidad de funciones y actividades previstas, podrán ser de variados tipos.

Calidad y tipología de los materiales

Los pisos de los espacios públicos de la terminal de pasajeros podrán ser constituidos por:

Chapas de granito (carga de ruptura a compresión ≥ 12 kN/cm², peso específico ≥ 2700 kg/m³);

Chapas de serizo (carga de ruptura a compresión ≥ 11 kN/cm², peso específico ≥ 2500 kg/m³);

Chapas de mármol (carga de ruptura a compresión ≥ 6,5 kN/cm², peso específico ≥ 2750 kg/m³);

Baldosas o chapas de mármol o granito recompuesto, con agregados a base de resinas poliester y a base de cemento a alta resistencia (resistencia al golpe ≥ 0,7 kg/m, resistencia a la flexión ≥ 0,8 kN/cm²);

Los amoblamientos y equipamientos para oficinas y ambientes similares deberán ser proporcionados y adecuados a las efectivas necesidades de cada local, al número de empleados y al tipo de actividad (administrativa, de gestión, operativa, de control). La tipología y calidad será conforme a los estándares internacionales.
Los amoblamientos y equipamientos de tipo comercial serán de competencia del concesionario de la actividad comercial, pero deberán ser compatibles, desde el punto de vista de la arquitectura de los interiores, con los amoblamientos y equipamientos funcionales y con los acabados internos, con los cuales deberán formar un conjunto armónico y agradable.

Los amoblamientos y equipamientos de tipo funcional se refieren a la terminal de pasajeros y son:
mostradores de "check-in";
mostradores para las boleterías, con vidrios anti-rapiña;
mostradores para el pago de la tasa de embarque, con vidrios anti-rapiña;
mostradores para el control de Sanidad;
mostradores para el control de pasaportes, con vidrios anti-proyectil;
mostradores Aduana con doble control equipajes;
mostradores para el retiro de la carta de embarque a la salida;
asientos, recipientes para papeles, ceniceros;
señalizaciones

Los amoblamientos y equipamientos de tipo funcional antes mencionados, además de ser esenciales para el funcionamiento del servicio brindado al público, son elementos que caracterizan la arquitectura de la terminal. Por lo tanto, deberán ser concebidos y estudiados unitariamente y coordinados con los demás elementos y con los acabados de los espacios interiores del edificio.
Cada mostrador de "check-in", excluyendo aquellos para pasajeros sin equipaje, será acoplado a una cinta transportadora instalada sobre una báscula electrónica para el pesado de los equipajes, con doble visor digital a cuatro cifras, instalado en el apropiado alojamiento del mostrador .
Todos los materiales constituyentes de los amoblamientos y equipamientos funcionales deberán ser incombustibles (clase A según norma DIN 4102 o clase O según BS 476) o difícilmente combustibles y no propagadores de llama (clase B1 o B2 según norma DIN 4102 o clase 1 o 2 según BS 476).

Considerando las dimensiones de los espacios, las señalizaciones tienen una notable importancia para desplazarse con comodidad a personas que no conocen el terminal, sus recorridos y procedimientos.
Se deberá, por lo tanto, estudiar con cuidado el "layout" de posicionamiento de las señales, que deberá permitir cubrir todos los espacios públicos y todas las informaciones necesarias, la simbología y los colores que deberán ser de fácil visibilidad y comprensión

Sistemas de transporte

Los sistemas de transporte de personas incluyen ascensores y escaleras mecánicas. Se consideran sistemas de transporte de personas también las pasarelas telescópicas, en cuanto permiten el traslado directo de los pasajeros de la terminal a los aviones y viceversa.
Los sistemas de transporte de equipajes incluyen las cintas transportadoras colectoras de los equipajes de los mostradores de "check-in" a la sala de distribución de equipajes, los dispositivos de distribución de equipajes y los dispositivos de reclamo de los equipajes.

Detector de metal

Se preverán detectores de metales "a puerta" y detectores de metales portátiles.
Son equipos aptos para buscar y señalar rápidamente la presencia de objetos metálicos magnéticos y no magnéticos encima a las personas o dentro de contenedores.
La potencia del campo magnético creado por los equipos deberá ser inferior a los límites especificados por el estandar NILECJ-0601 (niveles 1-5) para los tipos "a puerta" y por el estandar NILECJ-0602 para los tipos portátiles.

La emisión de ruido deberá ser inferior a los límites indicados por el estandar BS-66572.
Los equipos no deberán dañar los aparatos "pace-maker" y los soportes magnéticos y deberán tener la clase de seguridad 1 del estandar IEC-348.
Los niveles de sensibilidad de los equipamientos serán regulables; en los "a puerta" deberán tener como mínimo 10 programas de sensibilidad, cada uno de los cuales deberá tener una escala de regulación de 1 a 100.

El detector de metal "a puerta" deberá garantizar la cubierta total del espacio comprendido entre la puerta, desde el punto más bajo hasta el punto más alto, sin zonas de sombras.
Todas las regulaciones, los comandos y los controles deberán ser llevados a cabo mediante microprocesadores y el estado del sistema y las informaciones sobre la programación podrán ser observadas en un visor LCD.

Los detectores de metales "a puerta" deberán tener capacidad de autodiagnosis y todos los componentes electrónicos deberán estar ubicados en la puerta misma, y disponer también una unidad de control remoto (RCV).
Los detectores de metales no deberán ser influenciados por metales en movimiento a una distancia de 100 cm y, por metales fijos, a una distancia de 50 cm, cualquiera sea el nivel de sensibilidad programado.

La velocidad operativa del detector "a puerta" deberá ser regulable.

En los detectores de metales portátiles un indicador visual y sonoro deberá indicar el estado de carga de las baterías.

Ascensores

Los ascensores podrán ser de accionamiento eléctrico u oleodinámico. Serán de acuerdo a la norma EN 81 parte 1a. y 2a. y a las directivas CEE 84/528, 84/529, 86/312 y a las normas ISO 2532 y UNI 8680 o a otras normas internacionales equivalentes.

Los ascensores deberán ser idóneos al uso por parte de los minusválidos, por lo tanto deberán ser dotados de instalaciones especiales para estos últimos.

Deberán estar conectados al sistema de alarma anti-incendio.

Las cabinas de los ascensores para uso público estarán conectadas al sistema de comunicación sonora.

Será previsto el monitoreo y control centralizado remoto de los ascensores de las siguientes funciones como mínimo:

- señal de ascensor en servicio o fuera de servicio;
- señal de ascensor en espera en un cierto nivel;
- señal de emergencia en curso;
- comando de puesta fuera de servicio;
- comando de puesta en servicio;
- conexión o desconexión comunicaciones sonoras;
- conexión o desconexión de música.

Los ascensores deberán ser provistos de todos los dispositivos de seguridad previstos por las normativas internacionales aun si no están expresamente citados en estas bases.
Los paneles de cabina o de nivel, deberán contener todos los dispositivos luminosos y acústicos de señalización y los pulsadores normalmente requeridos para un ascensor de 1a. categoría. Los pulsadores serán del tipo Braille.
Las velocidades de avance dependerán del tipo de ascensor y del uso al cual está destinado y estarán comprendidas entre 0,60 y 1,60 m/seg.

Escaleras mecánicas

Las escaleras mecánicas deberán ser conformes al estándar EN 115 y deberá tener un ancho tal de permitir el uso por dos personas juntas y el transporte de los carritos para equipajes. El ancho no debe ser inferior a 100 cm.
Las escaleras deberán ser proyectadas y construidas para trabajar 24 horas al día en ambas direcciones, al 40% de plena carga con picos de 30 minutos cada 3 horas a plena carga (100%).
La velocidad de movimiento será regulable y, normalmente, será de 0,50 m/seg. y podrán trabajar en ambas direcciones (subida y bajada).
Su inclinación será preferiblemente de 30° y no podrá superar los 35°.

Todas las partes mecánicas en movimiento deberán estar completamente con las protecciones correspondientes.
El sistema de frenado comprenderá un freno de servicio y un freno de emergencia. Cuando entre en función el freno de emergencia automáticamente entrará en función también el freno de servicio.
En cada extremidad de la escalera será previsto un pulsador a hongo rojo para el paro de emergencia.
La puesta en marcha y la detención de la escalera se comandará por un conmutador de llave en cada extremidad de la escalera.
La delimitación de los escalones deberá ser evidenciada por una luz filtrante verde.

Además de lo mencionado, se deberá disponer de los dispositivos de seguridad siguientes:

- dispositivo contra la extensión y la rotura de las cadenas; freno de emergencia y limitación de velocidad.
- dispositivo de seguridad contra la rotura de la cadena de transmisión;
- dispositivo de seguridad contra la inversión del motor;
- dispositivo de seguridad al bloqueo del pasamano;
- dispositivo de seguridad contra la rotura de los rodetes de los peldaños y de las cadenas;
- dispositivo de control del pasamano;
- dispositivo de seguridad de las peinetas;
- dispositivo de seguridad contra el levantamiento de los peldaños.

También para las escaleras mecánicas deberá preverse el monitoreo y control centralizado remoto, con las mismas funciones indicadas para los ascensores, excluyendo el control de las comunicaciones sonoras y música.

Pasarelas telescópicas

Las pasarelas telescópicas serán del tipo "apron drive" a dos o a tres túneles telescópicos, de acuerdo a las necesidades, teniendo cuenta que deberán permitir el servicio tanto para el B737 como para el B747.
Deberán poder trabajar con velocidad del viento hasta 100 km/h y, si no trabajan, no deberán sufrir daños en caso de vientos hasta los 150 km/h.
La conexión con las aeronaves deberá realizarse con pendiente preferentemente no superior al 8% y nunca superar el 10%.
La parte fija conectará el edificio con las "rotondas" de las pasarelas telescópicas.

Cada pasarela telescópica estará compuesta de los siguientes elementos:

- rotonda;
- túnel telescópico de 2 o 3 secciones;
- complejo de movimentación y columna telescópica;

- cabina rodante;
- acceso de servicio.

Sistema automático de guía al estacionamiento de los aviones

Este es el sistema que permite al piloto estacionar el avión cerca de la pasarela telescópica, con las informaciones dadas por un "display" montado a una cierta altura al frente de la terminal de pasajeros o sobre un poste exactamente por delante al avión, a lo largo del eje del estacionamiento.
Un sistema de monitoreo estará incluido en el sistema para mostrar las posiciones de las pasarelas telescópicas y los tipos de aviones atracados.
Este sistema será controlado y comandado directamente desde la sala de operaciones de la plataforma.

El sistema deberá ser programable para permitir el estacionamiento de 30 tipos de aviones diferentes y deberá ser fácilmente programable para otros aviones adicionales, cuando sea necesario.
Si se usara el sistema "a loop", se deberán posicionar los correspondientes cables de manera que no sean dañados por los movimientos de las pasarelas telescópicas.
El sistema será comandado por un cuadro de control y se apagará automáticamente después de un cierto periodo, una vez terminado el estacionamiento del avión.
El cuadro de comando será provisto de un comando mecánico manual de emergencia para mandar la señal de "stop" al avión.
En el "display" deberá aparecer el tipo de avión elegido, las señales de inicio y fin del estacionamiento e informaciones sobre las varias fases del estacionamiento.
La luminosidad del "display" deberá tener características tales que permita la visión en las diferentes condiciones de iluminación del ambiente circunstante.

Sistemas de transporte equipajes

Se indica para los equipajes en salida un sistema de distribución de tipo manual.
El Contratista, si lo juzgara conveniente, podrá prever un sistema más sofisticado con distribución automática de los equipajes. En este caso, a lo largo de la cinta transportadora colectora, un sistema de lectura automática láser lee sobre la etiqueta el destino de los equipajes y automáticamente lo distribuye .

La capacidad de los transportadores de equipajes de cualquier tipo será:

carga normal de transporte:	≥ 150 kg/m
capacidad estática:	≥ 500 kg/m

La velocidad de transporte estará comprendida entre 0,4 y 0,6 m/seg.

El ancho neto de la parte en movimiento no podrá ser inferior a los 950 mm.
Pulsadores de bloque de emergencia de las instalaciones de transporte deberán ser ubicados en varios puntos a lo largo del recorrido de los sistemas (en la sala de comando y control, en los cuadros de comando locales, en los mostradores de "check-in") para permitir intervenciones de emergencia rápidas.

4.7.3 ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO DE INSTALACIONES

Las especificaciones indicadas tienen la finalidad de facilitar al Contratista estándares y normas referentes a las instalaciones de los edificios.
El Contratista deberá cumplir como mínimo con las instalaciones que se detallan:

- instalación de climatización
- instalación sanitaria
- instalaciones anti-incendio
- instalaciones eléctricas
- instalaciones especiales para telecomunicación, seguridad y gestión del Aeropuerto;
- instalación de riego en áreas verdes.

A continuación se fijan parámetros de proyecto de las distintas instalaciones. Estos valores son mínimos para asegurar las condiciones de confort y calidad de las prestaciones. No obstante lo anterior, el proyecto podrá ofrecer niveles superiores de calidad, incluso variaciones de lo expuesto con el objetivo de superar tales mínimos. En todo caso se deberá contar con la aprobación de la Unidad de Control.

Instalaciones de climatización

Caracteristicas del proyecto

Las siglas H.R. significan humedad relativa, mientras que n.c. significa variable no controlada.

Condiciones termohigrométricas exteriores

invierno	0°C; 80% H.R.
verano	+35°C; 40% H.R.

Condiciones termohigrométricas interiores invernales

sala distribución equipajes	18°C; H.R. n.c.
todos los locales calentados	20°C; 50% H.R.
cocina, depósitos, escaleras	16°C; H.R. n.c.
servicios higiénicos	20°C; H.R. n.c.

Condiciones termohigrométricas interiores estivales

todos los locales con presencia "normal" de público	26°C; 50% H.R.
todos los locales con presencia "elevada" de público	26°C; 55% H.R.
sala distribución equipajes	28°C; H.R. n.c.
cocina, depósitos, escaleras, servicios higiénicos	temp. n.c.; H.R.n.c.

Cantidad de aire exterior

zonas de elevada presencia de público	5,5 l/s x persona
zonas comerciales, salas VIP	7 l/s x persona
oficinas	11 l/s x persona

Cantidad de aire extraído

La cantidad de aire extraído mantendrá una depresión o sobrepresión en los locales.

Se define como sobrepresión en un local cuando la cantidad de aire extraído es inferior a la inyectada; viceversa para los locales en depresión.

Los valores son:

* Hall llegadas, sala reclamo equipajes, pasillos llegadas, área control pasaportes, hall salidas, sala espera salidas, duty free shop, áreas comerciales, oficinas	Sobrepresión de 0,2 volúmenes netos/hora
* restaurante, comedor, bares	Depresión 0,5 volúmenes netos/hora
* cocina	Depresión 1,0 volúmenes netos/hora
* depósitos y almacenes	Depresión 0,2

	volúmenes netos/hora
* servicios higiénicos	Extracción de 15 volúmenes netos/hora

Tolerancias

sobre la temperatura	± 1°C
sobre la humedad relativa	± 5%
sobre la capacidad de aire	± 5%

Para los diferentes hall y, en general, para los locales con acceso de zonas con temperatura no controlada, los límites de tolerancia indicados pueden ser superados en momentos especiales o situaciones transitorias (apertura frecuente de las puertas).

Presencias simultáneas de personas

zonas de elevada presencia de público	1 persona/4,0 m²
área control pasaportes	1 persona/1,5 m²
hall salidas, sala espera salidas, restaurante	1 persona/3,0 m²
duty free shop	1 persona/2,0 m²
otras áreas comerciales	1 persona/5,0 m²
otras salas, "business centre"	1 persona/4,0 m²
comedor	1 persona/1,7 m²
bares	1 persona/1,3 m²
oficinas	1 persona/8,0 m²

Niveles sonoros de las instalaciones

Con instalaciones en marcha, se respetarán los niveles máximos de presión sonora indicados a continuación.

Tales niveles hacen referencia a los aparatos instalados en el interior, y a las instalaciones complementarias en el exterior de los locales donde se harán las mediciones:

oficinas y respectivos pasillos, "business center", salas, restaurante, comedor	40 dB(A)
duty free shop, áreas comerciales, bares	42 dB(A)
espacio llegadas, retiro equipajes, pasillos llegadas, sala control pasaportes, hall salidas, sala espera salidas	45 dB(A)
depósitos, cocina, servicios higiénicos	48 dB(A)
sala distribución equipajes, medios de rampa	50 dB(A)

Los límites rigen en presencia de un nivel sonoro de fondo (obtenido con mediciones, en los mismos locales, con todas las instalaciones sin funcionar) inferior de por lo menos 3 dB(A) de los niveles indicados.

Velocidad del aire en el ambiente

Se hace referencia al volumen ocupado (porción del local delimitada por el pavimento, de una superficie horizontal puesta a una altura de 1,80 m y por superficies verticales puestas a distancia de 0,60 m desde cada una de las paredes del local o de los aparatos para la climatización ambiental).

Características de los fluidos térmicos

agua caliente de recuperación calor estival	45°C
agua caliente de las bombas de calor	45°C
agua refrigerada	6°C

Instalaciones Eléctricas

La instalación eléctrica se realizará en conformidad a las normativas vigentes y a los estándares del Uruguay (Normativa de UTE), en cuanto a cálculo, diseño y materiales.

Grado de protección mínimo de los aparatos eléctricos

Áreas abiertas al público y comerciales:

cuadros secundarios;	IP30

aparatos iluminación e instalaciones de distribución	IP20
Oficinas, pasillos, etc:	
cuadros secundarios:	IP30
aparatos iluminación e instalaciones de distribución	IP20
Depósitos almacenes:	
aparatos iluminación, instalaciones de distribución y cuadros:	IP44
Centrales tecnológicas:	
aparatos iluminación, instalaciones de distribución y cuadros:	IP54
Áreas externas:	IP55

Normas de referencia

Todos los materiales y las instalaciones tendrán que responder a las normas I.E.C y, en especial, las dictadas por los Technical Committees n. 439, n.157, n.158, n.529, n.364, n.73, n.332.
Se deben respetar las "Especificaciones Técnicas" E.T. 1028, 101, 1025, 1005 de la UTE.
En el proyecto podrán ser propuestas referencias a otras normativas nacionales, siempre y cuando sean aprobadas por la Unidad de Control y en caso de contradicción, se dé preferencia a la norma I.E.C.
Por lo que se refiere a los valores de la iluminación y a los respectivos métodos de medida y de valoración, se hace referencia a las recomendaciones publicadas por el C.I.E.

Niveles de Iluminación

Iluminaciones mínimas en ambiente (después de 100 horas de funcionamiento) e índices de resultado del color (R):

áreas abiertas al público	300 lux, R≥90
áreas comerciales	500 lux, R≥95
operaciones de embarque	600 lux, R≥90
oficinas	300 lux, R≥95
pasillos, servicios	150 lux, R≥90

depósitos, almacenes	150/200 lux, R≥80
centrales tecnológicas	300 lux, R≥80
marquesinas	100 lux R≥80

Instalaciones Especiales

Se deberá como mínimo prever las instalaciones especiales que se enumeran a continuación:

Sistema información de vuelos

El sistema consiste en una unidad central, terminales, tableros principales, tableros en cada una de las salidas de embarque (gates), tableros en las cintas equipaje, monitores para el público y para el personal.
El sistema será susceptible de ampliaciones y deberá cumplir con los requerimientos de la OACI.

Instalación de señalización horaria

Instalación de difusión sonora

Instalación señalización evacuación

Se prevé la cobertura de todas las áreas del Edificio Terminal de Pasajeros.

Instalación TVCC

Se prevé el empleo de telecámaras en estado sólido de alta sensibilidad, con ópticas de foco fijo y con diafragma automático y con ajuste de tiro, donde sea necesario.
Telecámaras y monitores serán a colores.

Instalaciones de telecomunicación

Instalación anti intrusión

Sistema de supervisión instalaciones

Sistemas de instalación de control de incendio

El Contratista deberá prever como mínimo la instalación de sistemas de control que se detallan a continuación:

Central para control con dirección única

Detectores de humo de tipo óptico

Detectores termovelocimétricos

Detector de humo de tipo óptico para conductos de aire

Pulsadores manuales de la alarma de incendio

Instalación de difusión sonora

Central de difusión sonora

La central debe poseer una interfase con la instalación de señalización incendio, para activar automáticamente grupos programables de difusores en presencia de alarmas incendio.

Amplificadores de potencia

Los amplificadores tendrán que respetar las normas IEC 268-3.

Difusores acústicos

Sus características técnicas deben garantizar alta eficiencia y fiabilidad, tanto en la reproducción del habla, como en la difusión del sonido, dentro de un amplio espacio acústico.

Instalación TV a circuito cerrado

Telecámaras

Las telecámaras son del tipo con elemento de registro en estado sólido tipo CCD (Change Coupled Device) y traslado de trama (frame transfer CCD).

Central de conmutación vídeo

La central de conmutación vídeo debe ser del tipo con microprocesador, con posibilidad de programación, para permitir la máxima flexibilidad de utilización.

Iluminación de la Vialidad

Instrucciones del proyecto

Deberán ser realizadas:

iluminación del desvío en la Ruta Nacional 101;
iluminación del sistema principal de acceso al Aeropuerto;
iluminación de las áreas de estacionamiento vehicular.

Características de prestación

Normativas de referencia

Se hará referencia a las "Recomendaciones" publicadas por C.I.E., que no están en contradicción con las disposiciones de OACI y de FAA.

Valores de proyecto

alumbrado medio en la calzada: 30 lux

uniformidad de alumbrado en la calzada (definido como relación entre mínimo y medio): no inferior a 0,35

alumbrado medio áreas estacionamiento: 15 lux

uniformidad de alumbrado: no inferior a 0,3

caída de tensión en la alimentación eléctrica (desde el punto de entrega hasta al usuario más lejano): no superior a 4%

Instalación Sanitaria

Instrucciones del proyecto

La red tiene su origen en el acueducto principal situado en la Ruta Nacional 101, consistente en una tubería de acero de 800 mm de diámetro a una presión de 4/6 bar. La tubería de alimentación principal es la misma para las instalaciones de distribución de agua fría de uso higiénico, sanitario, tecnológico y anti-incendio.
Tanto el tanque como la red de suministro serán conformes a las normas para garantizar las condiciones de potabilidad.

Características de prestación

La red de suministro de agua fría potable deberá estar dimensionada para las exigencias del nuevo sistema aeroportuario.
El parámetro de referencia para el proyecto de la red, del almacenaje y de la distribución se basa en el número de personas presentes al mismo tiempo en un día medio.
La presión requerida en el punto de uso más desfavorable es de 1,5 bar.
La red de descarga de las aguas negras deberá estar dimensionada en función de la demanda.
El parámetro de referencia para el proyecto de la red se basa en el número de personas presentes al mismo tiempo en un día medio.
La red, con las necesarias estaciones de elevación, se desvía hacia una nueva planta de tratamiento de líquidos residuales que podría ubicarse en la proximidad de la planta existente, no obstante lo cual el Contratista podrá plantear una nueva ubicación a acordar con la Unidad de Control.

Instalaciones Anti-incendio

El sistema deberá tener su origen en el depósito alimentado directamente por la red pública de agua potable debiéndose alimentar los hidrantes y el sistema de "sprinklers".

Características de prestación

El sistema de extinción de incendio debe estar previsto de acuerdo con la normativa NFPA y caracterizado principalmente por las siguientes prestaciones:

- capacidad del tanque de acumulación: 400 m³ de agua
- presión mínima en la caja boca de incendio más desfavorable: 2,5 bar.

El Contratista deberá solicitar las medidas necesarias frente a la Dirección Nacional de Bomberos y posteriormente solicitar la habilitación final con el equipamiento instalado solicitado.

Instalaciones de riego de áreas verdes

Instrucciones de proyecto

Todas las áreas externas destinadas a zonas verdes con césped y/o plantaciones, deberán poseer una instalación de riego automático.
La irrigación del terreno indicada es de 4 mm/m².
La presión mínima de alimentación a los suministradores es de 140 kPa, mientras que para el goteador es de 40 kPa.

Normativa

Las instalaciones se deberán realizar, en conformidad a las leyes, normas, reglamentos y recomendaciones vigentes en Uruguay.
En caso de que estas normas no existieran o no contemplaran algún tipo de instalación, se deberá hacer referencia a normas internacionales de amplia aplicación, entre las que se encuentran:

- normas ASHRAE para las instalaciones de climatización;
- normas N.F.P.A. para las instalaciones anti-incendio;
- normas IEC para las instalaciones eléctricas (junto con las normas UTE de Uruguay);
- recomendaciónes C.I.E para las instalaciones de iluminación;
- normas ISO 14000;
- normas OACI

4.7.4 MANTENIMIENTO EDILICIO

El Contratista deberá presentar un Plan de Mantenimiento Preventivo para los edificios, instalaciones y equipamiento en general, de manera de asegurar en forma permanente el servicio y las prestaciones. El plan desarrollará la administración del mantenimiento, incluyendo rutinas de trabajo, plazos de atención y se preverán planes de contingencia ante casos de mantenimiento emergente.
El Plan de Mantenimiento preventivo que incluirá rutinas, plazos, plantilla de personal y equipos será fiscalizado por la Unidad de Control.
Será motivo de sanción, que se realizará con 500 Unidades de Trabajo y Carga.
Si el incumplimiento de la rutinas provoca el colapso del sistema, se penalizará con 2.000 UT.
En ambos casos se establecerá un plazo máximo que determinará la Unidad de Control para restablecer el servicio.

4.7.5 PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS

El Contratista presentará un anteproyecto del Terminal de Pasajeros que incluirá los accesos, la conexión con la Ruta Nacional 101, el estacionamiento vehicular y obras complementarias.

A partir del momento de la aprobación del Plan Maestro dispondrá de 270 días calendario para su presentación ante la Unidad de Control.
La Unidad de Control dispondrá de 60 días para su evaluación. En caso de observaciones el Contratista tendrá 15 días para levantarlos y la Unidad de Control dispondrá de 15 días para su aprobación final.

El proyecto ejecutivo completo será entregado 180 días a partir de la fecha de aprobación del anteproyecto. La Unidad de Control tendrá 60 días para aprobarlo.

Las observaciones serán levantadas en el término de 30 días y la Unidad de Control dará su aprobación a los 15 días.

A los 90 días de aprobación del proyecto iniciara las obras que tendrán un plazo de 24 meses para la puesta en funcionamiento.

La puesta en funcionamiento del nuevo edificio de Rescate y Extinción de Incendios será coincidente con el Terminal de Pasajeros y los proyectos serán del mismo tipo que el anterior

f. 187

4.8 OTRAS NUEVAS CONSTRUCCIONES

4.8.1 EDIFICIO DE BOMBEROS

Generalidades

El Contratista deberá construir un cuartel para el servicio de Rescate y Extinción de Incendios.
En base a los pronósticos de tráfico y al tipo de las aeronaves previstas, la clasificación del Aeropuerto de Carrasco es categoría 9 de OACI.
Se presenta el equipamiento mínimo de dispositivos móviles contra-incendios, que será suministrado por el Estado con las consideraciones que se hacen en las "Obligaciones del Contratista", a los efectos de dar una idea de la necesidad de infraestructura para servir a este equipamiento.

- 3 vehículos pesados, con una capacidad de 10.000 l de agua, 1.500 l de espuma en película, un caudal de 4.500 l/min, con un alcance de 80 m y una velocidad de 100 km/h;

- 1 vehículo de intervención rápida con un doble elemento extintor de espuma/agua liviana, 700 l, polvo 400 kg, alcance del polvo de 28 m, alcance de la espuma de 20 m, una velocidad de 100 km/h (en alternativa 1000 kg de polvo, caudal 500-1000 kg/min., velocidad 100 km/h);

- 2 vehículos de socorro.

La estación tendrá que proporcionar el estacionamiento de los seis vehículos antes indicados y un taller con depósito de las piezas de repuesto para su mantenimiento, además tendrá que contener las Oficinas operativas y administrativas de los Bomberos y los locales logísticos para el personal (cocinas, salas de reposo, habitaciones, etc.).

Ubicación del cuartel de Bomberos

Se construirá un edificio para Bomberos en un emplazamiento que cumpla con la normativa O.A.C.I. en términos de distancia-tiempo .
Se prevé el emplazamiento del edificio en el cruce de las pistas, volcando la fachada del edificio hacia calle de rodaje paralela de la pista 01-19 , al norte de la pista 06-24.
Para el emplazamiento se estudiarán las servidumbres que implican la superficie "limitadora de obstáculos" del sistema de pistas y la mínima separación a los equipos de radio-ayuda presentes en el área.

Dimensionado y criterios de proyecto

El edificio de Bomberos se puede dividir conceptualmente en cinco partes con funciones y exigencias diferentes:

- estacionamiento y mantenimiento de los vehículos de socorro;
- depósitos para los materiales antincendio;
- Oficinas administrativas y operativas con sala de reuniones/ adiestramiento;
- locales logísticos para el personal, de guardia (H24);
- instalaciones exteriores.

Estacionamiento y mantenimiento de los vehículos de socorro

Las dimensiones del área dedicada a estacionamiento y mantenimiento de los vehículos de socorro, dependen de las dimensiones de estos últimos y de la necesidad de disponer de amplios márgenes alrededor de los vehículos tanto para facilitar las maniobras de entrada y, especialmente, de salida, como para permitir el fácil y rápido acceso a los vehículos por parte del personal en el caso de alarma.
El módulo estructural en sentido longitudinal no podrá ser inferior a 6 m, que corresponde al módulo de las posiciones de los vehículos.

El taller de mantenimiento estará equipado con un foso de servicio y con un almacén para las piezas de repuesto.

Almacenes para materiales antincendio

Serán almacenes para polvo químico, agua liviana, nitrógeno y espuma y tendrán que tener una superficie total no inferior a 60 m^2 y una altura útil interior no inferior a 3,5 m. Tendrán que ser fácilmente accesibles tanto desde el interior del Edificio como desde el exterior.

Oficinas administrativas y operativas

Las Oficinas estarán constituidas por: una oficina del Jefe del Destacamento, dos oficinas de encargados, una sala adiestramiento/reuniones para por lo menos 24 personas y una sala operativa.
Los criterios de proyecto son los que normalmente se adoptan para oficinas de explotación y operativas.

Locales logísticos para el personal

La parte logística estará constituida por una cocina y el comedor para por lo menos 24 personas, sala de espera-descanso, vestuarios y servicios higiénicos, dos habitaciones para

por lo menos 6 personas cada una, con servicios higiénicos. Las habitaciones tendrán que estar conectadas directamente con la zona de estacionamiento de los vehículos antincendio, para permitir el rápido acceso a los vehículos por parte del personal en el caso de alarma.
Los criterios de proyecto serán los que normalmente se siguen para locales de este tipo.

Instalaciones exteriores

En el exterior se tendrán que prever:

- uno o varios tanques elevados con una capacidad de por lo menos 60 m^3 para el abastecimiento de agua a los vehículos antincendio, y un tanque de espuma con una capacidad de por lo menos 10 m^3;
- un área equipada para el secado de las mangueras;
- un área equipada para entrenamiento de apagado de incendios.

El tanque de agua se tendrá que instalar cerca de la estación en posición fácilmente accesible por los vehículos antincendio.
También el área equipada para el secado de las mangueras estará situada cerca de la Estación, mientras que el área equipada para entrenamiento tendrá que estar situada en un punto aislado, no necesariamente cerca de la Estación de Bomberos.

Conclusiones

El proyecto tendrá que integrar en un solo organismo las diferentes funciones ,obteniendo un complejo homogéneo y funcional, teniendo presente que la función principal de los Bomberos es la de intervenir rápidamente en el caso de alarma.
La distribución tendrá que permitir que el personal llegue a los vehículos antincendio con la máxima facilidad y rapidez posible, desde cualquier punto del edificio que éstos se encuentren.
Se tendrán en cuenta las recomendaciones OACI, y las recomendaciones FAA, expuestas en la Advisory Circular 150/5210.

El Contratista podrá presentar, si lo considera, una solución diferente, siempre que responda a lo especificado anteriormente y al uso para el cual el Edificio está destinado.

4.8.2 PLANTA DE TRATAMIENTO DE LÍQUIDOS RESIDUALES

Se construirá una planta de tratamiento para las aguas negras de naturaleza biológica, del tipo por oxidación total, ubicada en la misma zona de la planta actual.
La planta tiene que garantizar el respeto de los parámetros químico-físicos para el efluente, previstos por la Dirección Nacional de Medio Ambiente que depende del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

4.8.3 INSTALACIÓN PARA LA TERMODESTRUCCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

Instrucciones del proyecto

Se construirá una planta para la termodestrucción de los residuos sólidos que pueden estar potencialmente infectados provenientes de las aeronaves, así como para eventuales partidas de carga perecedera, como lo especifican explícitamente las normas internacionales sanitarias que regulan las fases de tratamiento de los residuos producidos en las instalaciones aeroportuarias.
Las plantas para el tratamiento de los residuos aeroportuarios están sujetas a leyes, normas y reglamentos para problemas de cuarentena/contumacia, y a leyes sanitarias específicas.
El reglamento sanitario internacional prevé que cada Aeropuerto (designado por el Estado Miembro de OMS - como punto de llegada o salida de tráfico aéreo internacional) disponga de "un sistema eficaz de destrucción y depuración de las materias orgánicas, de los deshechos domésticos, de las aguas de descarga, así como de los productos alimenticios no aptos para su consumo y de cualquier otro material considerado nocivo para la salud pública".
La plata de tratamiento de residuos sólidos deberá encontrarse operativa al primer día del noveno mes a partir de la Toma de Posesión.

Origen de los residuos sólidos

- Terminal de Pasajeros
- limpieza de aeronaves
- Terminal de Carga
- catering
- oficinas

Ubicación de la planta y traslado de los residuos

La ubicación de la planta de incineración deberá tener en cuenta el fácil acceso interno al lugar respecto de los puntos de producción de los residuos, pero retirado de los edificios y de las obras de captación de las aguas subterráneas.
Se deberá verificar la compatibilidad entre las superficies OACI y el obstáculo constituido por la chimenea del incinerador (aproximadamente 10/15 m).

El área de la ubicación de la nueva planta deberá estar dotada de alimentación de energía eléctrica, agua corriente e instalación de desagüe. Deberá preverse medidas anti-incendio.

Emisiones

La instalación de depuración/tratamiento de vapores deberá garantizar valores de emisión respetando los límites de la normativa, tanto para los metales pesados como para sus compuestos en las entradas diarias que no se deberán superar (expresadas en miligramos por metro cúbico).
La instalación deberá estar dotada de puntos de retiro y análisis adecuados para el correcto control del funcionamiento y la correspondencia con los parámetros legales.

4.8.4 ESTACIONAMIENTO Y ACCESOS AL TERMINAL DE PASAJEROS

El Contratista tendrá a su cargo el proyecto y construcción de la caminería de acceso al terminal de pasajeros y su enlace con la red vial pública en las proximidades de la Ruta Nº 101 y la Avenida Calcagno. Incluirá además el diseño, construcción y explotación del estacionamiento vehicular del Aeropuerto, dentro del área asignada a tal efecto por el Plan Maestro (ver Plano PD 001).
Conjuntamente con el anteproyecto de Edificio Terminal deberá presentarse el estudio de circulaciones, distribución de áreas y dimensiones de calles, estacionamientos, aceras, áreas verdes, etc., adaptados a los requerimientos de tráfico y demanda previstos en el plan de desarrollo del aeropuerto.
Posteriormente se confeccionará el proyecto ejecutivo, con solución y detalle de obras de: pavimentos, desagües, construcciones, señalización, iluminación e instalaciones especiales, de acuerdo con los criterios que se indican a continuación.
En la intersección con la Ruta 101 se proyectará la solucion para el ingreso AIC según las normas que al respecto establezca la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P. El Contratista presentará el proyecto geométrico, altimétrico y estructural de las obras, con indicación de afectación de áreas pasibles de expropiación. Una vez aprobado el proyecto por la Unidad de Control, la mensura y tramitación definitiva de la expropiación será de cargo del Contratista
El diseño geométrico de la totalidad de la vialidad de acceso y circulaciones se realizará de acuerdo con las normas establecidas por AASHTO en la publicación "A Policiy on Geometric Design of Highways and Streets" (Edición 2001).
El diseño de pavimentos se realizará por el método de AASHTO "Design of Pavement Structures" (Edición 1993), considerándose una vida de servicio de 15 años para pavimentos flexibles y 30 años para pavimentos rígidos. La construcción de la estructura de los pavimentos podrá resolverse por etapas, indicándose los espesores proyectados y la oportunidad de los refuerzos previstos durante el plazo del contrato.

Criterios particulares de diseño

El proyecto de vialidad contemplará los siguientes criterios y condiciones mínimas:

–	Velocidad directriz	90 km/h en accesos y 60 km/h en circulaciones
–	Vehículo de diseño	automóviles (P) y ómnibus (BUS-14)
–	Ancho de senda mínimo	3 m. para estacionamiento y 3,50 para circulación
–	Ancho mínimo de banquinas	2 m. (1,50 m pavimentada)
–	Plaza de estacionamiento	5 m. largo por 2,50 m. ancho; en paralelo 6 x 3 m.
–	Circulación estacionamiento	6 m. ancho de calle
–	Canteros peatonales	3 m. ancho (1,80 m. pavimentado)

El número total de plazas de estacionamiento será propuesto por el Contratista, en forma discriminada según su función (pasajeros, funcionarios, compañías, taxis, coches de alquiler, ómnibus, etc.) en base a un estudio de demanda y proyecciones de tránsito acorde a la evolución prevista en el Plan Maestro. Debera prever un area para estacionamiento sin cargo de vehículos con matricula oficial. El diseño deberá considerar la capacidad requerida para satisfacer el volumen correspondiente a la 30ª hora pico anual de ocupación.

La señalización se realizará de acuerdo a las normas de Señalización Vial de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P. y al Pliego de Condiciones Particulares para las Obras de Iluminación, Señalización y Destellantes para Rutas Nacionales, de setiembre de 2001.

Las señales preventivas y de reglamentación serán de 0,75 m. de dimensión, sobre poste metálico a 2,10 m. o poste de hormigón a 1,30 m. de altura, según corresponda a zona de circulación peatonal o no respectivamente, y serán de tipo reflectivo total o grado diamante según la importancia del mensaje transmitido. Las señales informativas tendrán las dimensiones adecuadas al mensaje.

Se realizará el proyecto de señalización horizontal, compuesto por lineas canalizadoras y otros símbolos de guía del tránsito, como ser flechas o inscripciones en el pavimento, en color blanco reflectorizante

Se deberá realizar la demarcación de la totalidad de los espacios habilitados de estacionamiento, con pintura de pavimento de aplicación en frío y material reflectorizante. Las líneas serán de color blanco de 0,10 m. de ancho por 5 m. de longitud.

El Contratista presentará el proyecto ejecutivo de la señalización para guía de peatones especifica del servicio de estacionamiento, de paradas de ómnibus y la señalización general del A.I.C. No se admitirá utilizar señalización con iluminación de más de 30 luxes, destellantes, pasacalles, banderas o estandartes.

El Contratista deberá presentar documentos gráficos de los elementos a instalar o construir en el estacionamiento, como ser casetas, depósitos, barreras, canalizadores de tránsito, separadores, instalaciones eléctricas, sanitarias u otras accesorias.

El Contratista elaborará el proyecto ejecutivo de las instalaciones eléctrica, lumínica y de comunicaciones para la totalidad del área de intervención, en un todo de acuerdo a los reglamentos vigentes de UTE y ANTEL, con la firma de Técnico Eléctrico habilitado.

La instalación eléctrica será subterránea, de una o más vías según las características y cantidad de servicios, en caños de PVC rígido o equivalentes. El cableado de alimentación de las luminarias será en doble circuito, conectando las columnas alternadamente, con el fin

de asegurar un 50% del servicio en caso de fallas. Conjuntamente con el proyecto deberá incluirse la información correspondiente a: conductores, tablero, interruptores, etc.
Se construirán cámaras de inspección de 0,60 x 0,60 m. cada 30 m de separación máxima entre ellas. Se colocarán cámaras de conexión de 0,40 x 0,40 m. al pie de cada columna de iluminación.
Los cruces de calle se realizarán a través de ductos, a profundidad no inferior a 0,60 m., con una estructura de protección de hormigón pobre o tosca cemento.
Las líneas de comunicaciones (teléfonos, fibra óptica, informática, etc), si las hubiera, serán incluidas en el proyecto ejecutivo.
En cuanto al sistema lumínico - luminarias, reflectores, columnas, montaje - serán elementos de la mejor calidad y el Contratista podrá presentar opciones de artefactos, sujetos a la aprobación de la DINACIA, manteniendo la calidad del diseño detallado en la presente memoria.
El Contratista presentará el proyecto ejecutivo y la memoria de cálculo - con firma técnica responsable - que confirme la obtención de los valores lumínicos requeridos.

Para la iluminación vial de acceso, calles de circulación y estacionamiento, se exigirán los siguientes niveles mínimos:

- Iluminancia media horizontal sobre pavimento: Eh ≥40 lux en calles frente al edificio terminal y parada de ómnibus; Eh ≥30 lux en vías de acceso e iluminación a nivel peatonal en aceras y estacionamientos
- Relación de uniformidad: Eh mín / Eh máx ≥ 0.24
- Relación de uniformidad: Eh mín / Eh med ≥ 0.45

El Contratista deberá presentar junto con el proyecto el sistema de operación y detalles de cobro y control del estacionamiento.

4.8.5 PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El Contratista deberá ajustarse a lo indicado en el punto 4.7.5 Presentación de Proyecto y Cronograma de Obras.

5 GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA

5.1 INFRAESTRUCTURA EDILICIA Y VIAL DEL ÁREA PÚBLICA

El Contratista deberá cumplir las condiciones que se establecen a continuación respecto de la infraestructura existente edilicia y de vialidad del área pública, en el período en que operen las instalaciones en sus destinos actuales.
El Contratista deberá establecer en el Plan Maestro el destino a adjudicar a las terminales de Pasajeros y de Carga actuales, cuando las nuevas terminales estén habilitadas.
Se mejorará las condiciones en que se encuentran las instalaciones.
El área de intervención se refiere a la Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, Edificio Servicio de Rampa, Circulación vehicular y Estacionamiento público y Planta de Tratamiento de Aguas Residuales.
Se cumplirá con las exigencias de OACI, FAA, IATA, Interpol y los organismos del Estado como DINACIA, D. N. de Aduanas, MGAP, Ministerio del Interior, Ministerio de Turismo, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Salud Pública, D. N. de Bomberos, D. N. de Meteorología, Antel, UTE, OSE, BSE y BPS.

Gestión de la conservación y operación de la infraestructura

Se exige al Contratista la ejecución de dos planes:

- Plan de puesta a punto incluidas las reparaciones de emergencia y/o sustituciones totales por obsolescencia que incluya obras menores de adecuación de la infraestructura, para brindar un mejor nivel de servicio que el existente.
- Plan de mantenimiento preventivo, incluidas las reparaciones rutinarias y la realización de toda tarea que sea necesaria para mantener en correctas condiciones de conservación y funcionamiento, mediante reposición de materiales de igual tipo y calidad que los existentes, en aquellos casos de deterioro, desgaste o rotura. Presentará un programa de evaluación para los rubros edilicio, vial, equipos electromecánicos, especiales y de servicios.

Se exigirá proyectos ejecutivos cuando la complejidad de la obra lo requiera.

Plazos de presentación

El plazo de presentación de planes será como máximo en el primer mes a partir de la toma de posesión. La presentación de proyectos ejecutivos será dentro del primer mes y medio.
El plazo de ejecución comienza una vez aprobado por la Unidad de Control el plan o el proyecto (cuando corresponda) y debe finalizar en los plazos máximos de tres meses para las obras de puesta a punto, cuatro meses para obras menores. Para el mantenimiento preventivo el plazo coincidirá con el período en que se opere las instalaciones con sus destinos actuales.

Formalidades de presentación

Las diferentes intervenciones que realizará el Contratista en su gestión de conservación y operativa de la infraestructura y que presentará a la Unidad de Control para su aprobación previamente a la ejecución, irán acompañadas según corresponda de:
a) planos y memorias técnicas firmados.
b) folletos de fabricante impresos de origen
c) antecedentes de instalación

5.1.1 PLAN DE PUESTA A PUNTO

Se encuentran comprendidos los suministros, las reparaciones de emergencia y aquellas obras menores que como mínimo debe realizar el Contratista a la brevedad, una vez que comience el período de contrato y priorizándose las áreas de público.
El Contratista podrá proponer otras obras o mejoras que considere conveniente para su gestión, como por ejemplo: cubiertas peatonales de acceso al Terminal de Pasajeros o para las paradas de ómnibus, terminal de ómnibus con andenes, rehabilitación de la fuente, aumento del estacionamiento cerrado, ampliación del área de embarque internacional, un sistema de embarque al avión protegido de las inclemencias del tiempo, terraza de observación acondicionada u otras obras que signifiquen una mejora del servicio, las que serán incluidas en el Plan Maestro cuando su magnitud lo requiera.
El Contratista programará las obras de forma tal de ocasionar el menor perjuicio posible a la operativa del aeropuerto.
Se adjuntan criterios de diseño a tener en cuenta en los diferentes proyectos que realice el Contratista.
El plan incluirá como mínimo los siguientes items y obras menores:

Sistema de procesamiento y control de pasajeros y equipaje

En la Terminal de Pasajeros se mejorarán los sistemas incluyendo suministros y obras necesarias.
En particular en el edificio de Arribos se deberá reorganizar el sistema actual incluyendo las siguientes exigencias:
a) funcionamiento simultáneo de tres sistemas formados cada uno por una cinta transportadora de equipaje de bodega y su correspondiente máquina de rayos-x. Los equipos de rayos-x estarán ubicados al exterior del edificio.
b) funcionamiento de una máquina de rayos-x para equipaje de mano.
c) canales rojo –verde, caseta de cobro de mercadería declarada y mostradores de revisación, en coordinación y ateniéndose a los requerimientos de la DNA, MGAP y DINACIA.
d) control codificado de acceso a las áreas restringidas.
Se instalarán marcos magnéticos y detectores manuales: dos de cada uno en Sala de Embarque Internacional, uno de cada uno en Sala VIP oficial, y uno de cada uno en Embarque Nacional.

fs. 191

Climatización

El Contratista deberá realizar la puesta a punto de los actuales sistemas de aire acondicionado de la Terminal de Pasajeros realizando los estudios de acondicionamiento térmico y de acuerdo a las siguientes temperaturas interiores exigidas: mínima 20°C en invierno y máxima 26°C en verano.
Se pondrá a punto unidades externas, unidades internas, cañerías de agua, ductos de aire, sistemas split y demás elementos, sustituyéndose los equipos obsoletos y suministrándose equipos nuevos en las áreas que el estudio técnico a realizar indique.

Equipamiento

El equipamiento de la Terminal de Pasajeros y de las áreas exteriores requiere la puesta a punto o renovación total de:
a) mostradores comerciales, de Aduana y de Migraciones,
b) asientos en general y en particular suministro de nuevas butacas para sala de Embarque Internacional acordes a la jerarquía del servicio,
c) papeleras-ceniceros interiores y exteriores.

Albañilería

Se exigirá la sustitución de baldosas fisuradas o rotas en pavimentos exteriores e interiores y la reparación de humedades críticas, revestimientos, revoques y pintura por paños enteros.

Tratamiento de aguas residuales

Se realizarán las tareas de puesta a punto de las instalaciones de la Planta de Tratamiento, entre las que se encuentra:
a) la sustitución de llaves y cableado de todos los tableros de energía eléctrica
b) la sustitución de las puertas de pozos de bombeo por otras de acero inoxidable calidad 304,
c) la puesta nuevamente en funcionamiento de la recirculación de lodos.

Circulación vehicular

El Contratista reorganizará la circulación vehicular y recuperará pavimentos en el área de público debiendo como mínimo tener en cuenta el esquema incluido en la presente memoria.
Dicho esquema incluye anular el actual acceso a la Terminal de Cargas y construir el nuevo realizando las obras de adecuación en: cerco perimetral, portones, caseta de control de acceso, calle, cordones, veredas, césped y otros. Se realizan también modificaciones para ordenar la circulación frente al Terminal de Pasajeros.
Regirá para el proyecto ejecutivo las mismas normas que las establecidas para el acceso a la nueva Terminal de Pasajeros.
Se realizará las siguientes obras mínimas de recuperación de los pavimentos existentes:
a) repavimentación de la calle de acceso al A.I.C.
b) fresado y repavimentación de la calle de circulación frente al Edificio Terminal de Pasajeros

c) refuerzo asfáltico sobre pavimento de hormigón existente en la calle de salida del Aeropuerto

d) reconstrucción de la calle de circulación y estacionamiento de ómnibus o eventual traslado.

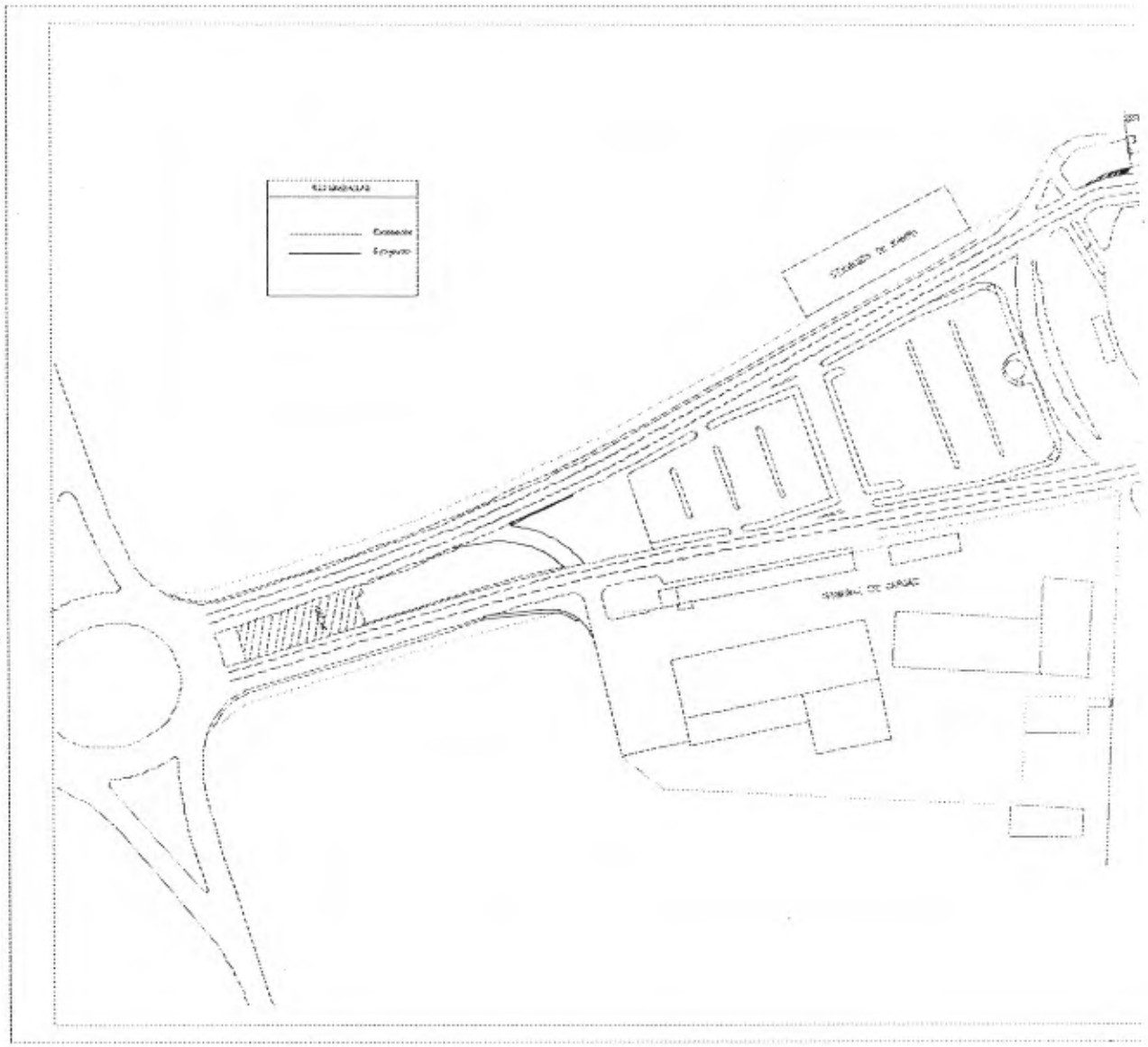
e) construcción de senda de transición para ingreso a la Terminal de Carga y apertura de nueva calle de salida en el cantero central

Los pavimentos en general podrán ser asfálticos (mezcla en caliente). Los pavimentos para tráfico pesado (ómnibus, camiones) deberán ser de hormigón.

Podrá mantenerse la red existente de desagüe pluvial total o parcialmente según su buen estado de conservación, verificando su adecuación a los nuevos caudales a conducir.

Se deberá tener especial consideración a la situación de las bocas de salida de las alcantarillas existentes aguas abajo, en la rotonda de la Ruta 101 y Cno. Carrasco, respecto de las cotas del bañado.

fl. 188



Estacionamiento vehicular

El Contratista deberá mejorar el actual estacionamiento vehicular y si lo mantiene, el sistema de cobro y control.
Regirá para el proyecto ejecutivo las mismas normas que las establecidas para el acceso a la nueva Terminal de Pasajeros.
Para el sistema de cobro y control se exige presentar la operativa con detalles de funcionamiento, modalidades operativas y elementos físicos como casetas, barreras, parquímetros, lectores de tarjetas, canalizadores de tránsito u otros.

Instalaciones eléctrica y lumínica

El Contratista deberá poner a punto las instalaciones_eléctrica y lumínica de los edificios y áreas exteriores a los mismos en un todo de acuerdo a los reglamentos vigentes de UTE y confirmar la obtención de los valores lumínicos requeridos.

a) En el interior de los edificios se pondrá a punto las luminarias existentes, sustituyendo las deterioradas, tomando como criterio la uniformidad de diseño en un mismo local. En el Embarque Internacional del Terminal de Pasajeros coexisten dos tipos de luminarias, se exigirá sustituir por nuevas la totalidad de ellas o uniformizar con luminarias iguales a las existentes de diseño mas reciente.

b) Las luminarias instaladas en el alero exterior del Edificio Terminal de Pasajeros se rehabilitarán o sustituirán por otras de similares características, que aseguren un nivel de iluminancia media horizontal sobre vereda mínimo de 40 lux.
El mismo nivel se exigirá en las veredas de paradas de ómnibus y en las isletas de canalización.

c) Se sustituirá la iluminación vial de las calles por nuevas luminarias con control automático de encendido. Las luminarias para iluminación vial serán herméticas (IP 55 o mayor para el sistema óptico) con equipo incorporado para lámparas de descarga en vapor de sodio de alta presión de 250_W. Las columnas llevarán en su base un pase subterráneo hacia una cámara de conexión de 0m40x0m40. Las condiciones de instalación son: distribución unilateral, ancho de la calzada 11 m, distanciamiento 30 m, altura de montaje 10 m, proyección del brazo 1 m, lámpara de descarga vapor de sodio alta presión 250_W, con una iluminancia media horizontal sobre calzada de un mínimo de 40 lux.

d) A nivel peatonal, en el estacionamiento y en el área comprendida entre la fachada del Edificio Terminal de Pasajeros y la calle de circulación exclusiva de ómnibus, se instalarán luminarias con sus respectivas columnas, con lámparas de sodio blanco de tonalidad cálida, iguales o similares a las instaladas en el estacionamiento actual.

El nivel de iluminación mínimos exigido será: Eh /30 lux de iluminancia media horizontal sobre calzada, Eh mín. / Eh máx / 0.24 de la relación de uniformidad y Eh mín. / Eh med / 0.45 la relación de uniformidad.
Para complementar la iluminación del estacionamiento podrán instalarse proyectores, montados en las mismas columnas de la iluminación vial.
Serán herméticos (IP 55 o mayor) con equipo incorporado para lámparas tubulares de descarga en vapor de sodio de alta presión SONT 400 W. Tendrá un sistema de cierre de acero inoxidable de operación manual. Tendrá un sistema óptico de superficies reflectoras de

aluminio anodizado que aseguren un haz elíptico no inferior a 560 cd (para un flujo luminoso de 1000 lm)
Las luminarias, reflectores, columnas, montaje, serán elementos de la mejor calidad y el Contratista podrá presentar opciones de artefactos, sujetos a la aprobación de la Unidad de Control, manteniendo la calidad del diseño detallado en la presente memoria.
Instalado el sistema lumínico, el técnico responsable verificará los valores de proyecto en presencia de Unidad de Control, aportando el instrumental adecuado.

Señalización informativa

Se actualizará y mantendrá la señalización en el interior de los edificios y en el exterior de los mismos.
La señalización tendrá como cometido fundamental el ordenamiento del flujo de pasajeros, deberá también ordenar el flujo de usuarios en general del aeropuerto y sus instalaciones e informar cada servicio que se brinda en el AIC.
La señalización brindará la información mediante leyendas en idioma español e inglés y se incluirán gráficos como mínimo en los casos en que actualmente los presente.
El diseño será similar a los instalados en los mejores aeropuertos y los materiales de construcción y montaje de dicha señalización serán de la mejor calidad.

Señalización vial

Se realizará nueva la señalización vial de acuerdo a las normas de Señalización Vial de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P. y al Pliego de Condiciones Particulares para las Obras de Iluminación, Señalización y Destellantes para Rutas Nacionales, de septiembre de 2001, incluida la señalización para peatones especifica del servicio de estacionamiento, de paradas de ómnibus y la señalización general del A.I.C. No se admitirá utilizar señalización con iluminación de más de 30 luxes, destellantes, pasacalles, banderas o estandartes.

Publicidad interior y de exteriores

En la actualidad existe un sistema de publicidad en el AIC. De mantenerse, el Contratista deberá realizar un proyecto de adecuación de acuerdo a los siguientes criterios:

a) El área permitida para los elementos publicitarios será el área de Gestión del Contratista.
Se podrá realizar la publicidad en todas las áreas de uso público y en Salas de Embarque Nacional o Internacional incluidas las salas VIP.
No se admitirá publicidad en el pavimento de calles y estacionamiento de vehiculos particulares o colectivos, en las veredas del Edificio Terminal de Pasajeros o del Servicio de Rampa, ni en el espacio por encima de dichas áreas.
El proyecto no podrá incluir la ubicación de elementos que interfirieran con los de información específicos del A.I.C, en la visualización que de éstos tengan los pasajeros y/o usuarios del aeropuerto.
Por razones de seguridad no se autorizará publicidad destinada a visualizarse desde las aeronaves en vuelo.

b) El formato de los elementos publicitarios se regirá por las condiciones descriptas a continuación:

- No se autorizarán elementos flameantes como banderas, estandartes, pasacalles y otros.
- La publicidad plana adosada al cerco perimetral tendrá la limitante del alto del cerco.
- Los elementos publicitarios serán siempre doble faz para piezas aisladas.
- La publicidad podrá incluir efectos lumínicos, cuyas limitantes serán el encandilamiento de aeronaves y/o los vehículos particulares o colectivos que circulan por las calles comprendidas en el predio de Contrato de Gestión Integral o adyacentes. No se permitirán efectos destellantes o intermitentes, como tampoco efectos de sonido y/u olfativos.
- Los criterios de diseño de materiales y construcción de los elementos publicitarios así como la elección de su emplazamiento, tendrán en cuenta las condiciones climáticas fundamentalmente vientos, de uso y de seguridad específicas del Aeropuerto.

c) El contenido del mensaje tendrá las restricciones que a continuación se detallan:

- Se aceptará publicidad de carácter exclusivamente comercial y/o de Organismos del Estado.
- En todos los casos el contenido e imagen será acordes a la normativa vigente, a la moral y a las buenas costumbres, reservándose la Unidad de Control el derecho de rechazo, en cuyo caso el Contratista deberá proceder al retiro inmediato.
- Durante el tiempo en el cual los espacios publicitarios no se comercialicen podrán ser ocupados por el Contratista para publicitarse a sí mismos.

d) Los criterios anteriormente expuestos se harán extensivos a la totalidad del predio del AIC y por el periodo que opere el Contratista.

Cerco perimetral.

Se realizará la sustitución del actual cerco perimetral, al menos en todo el desarrollo de la vía de acceso al AIC, desde y hasta la Rotonda. El nuevo cerco será de placas de cemento reforzado o similar, que intercepte las visuales al interior del predio aeroportuario, y cuya proyección en planta sea de diseño diferente a una simple línea continua.

5.1.2 PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Cuando los destinos de la infraestructura considerada cambien de acuerdo al Plan Maestro a presentar, deberá realizarse la correspondiente adecuación del plan de mantenimiento.
Se presentará el plan para mantener en correctas condiciones de conservación y funcionamiento la infraestructura vial y edilicia, para su aprobación por la Unidad de Control.
En el mismo se establecerán las correspondientes rutinas para los rubros edilicio, vial, equipamiento, instalaciones electromecánicas, especiales, de servicio y otros, incluirá así mismo el programa de evaluación del mantenimiento y también la cantidad de personal e idoneidad del mismo.
La elaboración de las rutinas incluirá el instructivo de los fabricantes.
Se detallan a continuación criterios a tener en cuenta.

MANTENIMIENTO EDILICIO			
rubro	**inspeciión**	**exigencia**	**plazo reparación**
estabilidad estructural (perfiles, soldaduras, anclajes, otros)	anual	no se admitirán falta total o parcial de elementos de sujeción no se admitirán perfiles con oxidación superficial	inmediato
chapas de cubiertas	bimensual	no se admitirán chapas rotas o fisuradas	24 hs.
humedades	semanal	no se admitirán humedades por lluvia o desperfectos sanitarios no se admitirán membranas con más de diez años de colocadas no se admitirán canalones de agua perforados	72 hs.
pavimentos interiores y exteriores	semanal	no se admitirán superficies que no sean planas, baldosas fisuradas o rotas, o elementos que no respondan al diseño original	24 hs.
revoques y pinturas	semanal	no se admitirán deterioroo en fachadas, áreas de público y de pasajeros no se admitirá en general intervenciones parciales o deterioro crítico	72 hs.
revestimiento marmolplas interior y exterior	bimensual	no se admitirá superficies sucias, deterioradas o faltantes	15 días
cielorraso de regletas	trimestral	no se admitirán regletas fuera de su posición original o faltantes, sucias, deformadas o diferentes al diseño oroginal	24 hs.
aberturas	bimensual	no se admitirá cierre dificultoso, faltante de elementos de cierre o movimiento, o deterioro superficial	48 hs.
cristales y espejos	bimensual	no se admitirán vidrios exteriores rotos, y en áreas públicas o de pasajeros no se admitirán espejos rotos o deteriorados	24 hs.
instalación sanitaria	semanal	no se admitirán pérdidas en cañerías, no se admitirán artefactos sanitarios faltantes o fisurados, llaves o canillas que no tengan el 100% de cierre	24 hs.
instalación eléctrica y lumínica	semanal	no se admitirán lámparas quemadas, luminarias deterioradas, tableros con sus llaves y cablesdo fuera de servicio	24 hs.
instalación de climatización	bimensual	temperatura interior mínima 20° C en invierno y máxima 26° en verano	24 hs.
equipos electromecánicos	diaria	no se admitirán en salas de embarque y desembarque más de un sistema de cintas transportadoras y rayos-x fuera de servicio	5 días.
equipamiento	semanal	no se admitirán elementos que no respondan al diseño original, deterioro de características geométricas o de terminación superficial	72 hs.
señalización informativa y publicidad	semanal	no se admitirán elementos que no respondan al diseño original, elementos sueltos o desajustados, mensajes sucios o dañados	24 hs.

152

202

Infraestructura vial

Los niveles de servicio para la infraestructura vial se regirán por el instructivo de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P., aplicado a los distintos tipos de pavimento a utilizar y de acuerdo a los cuadros que se detallan a continuación:

PAVIMENTO DE MEZCLA ASFÁLTICA

DEFECTO	PARÁMETRO	EXIGENCIA
pozos	porcentaje máximo de área con pozos	0%
reparación de baches nivel medio y alto	porcentaje máximo de área con baches defectuosos	0%
fisuras lineales mayore de 3mm sin estar perfectamente selladas, incluidas las reflejas	porcentaje máximo de área con fisuras	2%
fisuras por fatiga, nivel medio (en bloque, de menos de 3mm de ancho), sin estar perfectamente selladas	porcentaje máximo de área con fisuras	0,5%
fisuras por fatiga, nivel alto (piel de cocodrilo)	porcentaje máximo de área con fisuras	0%
desprendimiento de nivel bajo	porcentaje máximo de área con desprendimientos	25%
desprendimiento de nivel medio y alto	porcentaje máximo de área con desprendimientos	0%
existencia de material suelto	porcentaje máximo de área con material suelto	0%
pérdida de homogeneidad de la superficie original	porcentaje máximo de área con reparaciones	20%

PAVIMENTO DE HORMIGÓN

DEFECTO	PARÁMETRO	EXIGENCIA
sellado de juntas incompleto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
pozos	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
reparación de baches nivel medio y alto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
fisuras nivel medio sin estar perfectamente selladas	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
fisuras nivel alto con o sin sellar	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
fisuras por fatiga, nivel alto (piel de cocodrilo)	porcentaje máximo de área con fisuras	0%
esquinas rotas nivel medio y alto sin estar perfectamente reparadas	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
bordes rotos, nivel medio y alto, sin estar perfectamente reparados	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
descenso o ascenso de bordes, nivel bajo	porcentaje máximo de losas afectadas	3%
descenso o ascenso de bordes, nivel medio y alto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
Blow up, nivel bajo	porcentaje máximo de losas afectadas	3%
Blow up, nivel medio y alto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
hundimiento de losas, nivel bajo	porcentaje máximo de losas afectadas	3%
hundimiento de losas, nivel medio y alto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
losas fracturadas	porcentaje máximo de losas afectadas	0%
existencia de material suelto	porcentaje máximo de losas afectadas	0%

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

DEFECTO	PARÁMETRO	EXIGENCIA
Geometría incorrecta de las líneas	Ancho de líneas mínimo	Líneas de eje y borde: 10 cm
	Longitud de las líneas punteadas del eje	3 m +/- 2%
	Longitud de los espacios entre líneas punteadas del eje	9 m +/- 2%
	Deflexión máxima de la alineación de las líneas de eje con respecto al eje de la ruta	de máx = 10 cm
	Deflexión máxima de las líneas punteadas del eje (blanco) con respecto a la recta que une sus extremos	dMe mmáx = 2cm
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto a las líneas punteadas del eje (blanco)	17cm < dMaMe < 20cm
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto al eje de la ruta	17cm < dMaE < 30cm
Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas o marcas	Coeficiente de reflectividad mínimo:	
	ángulo de observación de 1.5° y de incidencia de – 86.5°	Amarillo = 150 mcd/lux/m2 Blanco = 200 mcd/lux/m2
	ángulo de observación de 1.05° y de incidencia de – 88.76°	Amarillo = 80 mcd/lux/m2 Blanco = 100 mcd/lux/m2
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	Porcentaje de deterioro máximo	20%

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

DEFECTO	EXIGENCIA
Elementos faltantes	No se admitirán elementos faltantes.
Decoloración de las placas de las señales. Cordenadas cromáticas "x"e"y" (geom.45/0 y áng.de observ.de 2°)	Coordenadas cromáticas dentro del diagrama CIE definido por los 4 puntos contenidos en la tabla correspondiente de la Norma de Señalización.
Visibilidad nocturna de las placas de las señales	Deberán ser señales clase 2, según clasificación de la Norma de Señalización Vertical del MTOP.
Deterioro del mensaje de las placas de las señales	No se admitirán: a) mensajes sucios de polvo o con daños como pegatinas, pintura, etc, b) más de dos perforaciones, siempre que no comprometan el mensaje, c) más de un doblez, siempre que sea inferior a 7,5cm, d) oxidación en las caras de la
Deterioro de los elementos de fijación de las placas de las señales	No se admitirán: a) paneles sueltos o desajustados, b) falta total o parcial de los bulones, c) deterioro o ausencia de las costillas rigidizantes
Deterioro de los soportes de las señales	Deberá ser caño de tipo acero galvanizado, el cual no deberá presentar oxido

ILUMINACIÓN

DEFECTO	PARÁMETRO	EXIGENCIA
Bajos niveles lumínicos	iluminancia promedio mínima	> 30 Lux, en calles de acceso frente a estacionamiento (área de explotación)
		> 40 Lux, en tramo frente a Edificio Terminal y en calle exclusiva de ómnibus
Tableros o líneas fuera de servicio		No se admitirán tableros o líneas de alimentación a luminarias, total o parcialmente fuera de servicio
Iluminación incompleta	Porcentaje máx.de lámparas que no prestan servicio	10%
Deterioros en columnas		No se admitirán descascaramientos u oxidación, en columnas metálicas
Deterioros en columnas y brazos		No se admitirán: reflectores rotos o faltantes, luminarias con suciedad interior visible en el refractor; equipos auxiliares fuera de su ubicación; brazos o abrazaderas con óxido; brazos deformados
Deterioros en tapas y/o contratapas de cámaras y canalizaciones en general		No se admitirán: tapas y/o contratapas faltantes o en mal estado; cámaras con agua, suciedad o desagües en mal estado; marcos con roturas
Deterioros en tableros y gabinetes de tableros (comando o medición)		No se admitirán: falta de elementos o sustituidos por otros de distinto valor nominal; elementos puenteados; agua en el interior de los tableros; roturas en gabinetes; oxidación o pintura en mal estado; falta de frente muerto o con
Deterioro en cajas de conexión en columnas		No se admitirán: cajas incompletas o fuera de sitio; sin elementos o con elementos incorrectos
Elevada resistencia de puesta a tierra	Tensión de contacto máxima	24 Volts
consumo de energía reactiva	KVAR consumidos de acuerdo a factura de UTE	No se aceptará que se facture consumo de reactiva

Infraestructura de servicios

DIRECCIÓN NACIONAL DE BOMBEROS	EXIGENCIA
Exigencias de habilitación	Cumplimiento estricto incluida la actualización cada dos años y presentación del comprobante de aprobación a la Unidad de Control antes de los 30 días de emitido.

TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS	EXIGENCIA
Operación en instalaciones.	Operar en instalaciones actuales hasta la habilitación de nuevas plantas.
	Mantenimiento, reparaciones o sustituciones, de la totalidad de los elementos.
Rotor de aireación	Funcionamiento ininterrumpido Por rotura no se admitirá más de 5 días fuera de servicio.
Análisis de agua en la salida del canal activado	Análisis mensuales, en O.S.E. u otro laboratorio nacional reconocido.
	De acuerdo a parámetros del Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.
	Presentación en la Unidad de Control antes de los 30 días de realizado.
Bombas de impulsión	Funcionamiento ininterrumpido
	Disponibilidad por cada pozo de bombeo de una bomba de sustitución.

HIGIENE DE ESPACIONES INTERIORES Y EXTERIORES	EXIGENCIA
Áreas pavimentadas, interiores y exteriores (calle, vereda)	Limpieza y barrido diario
Paramentos verticales	Libre de suciedad, pegatinas y otros.
Aberturas (vidrios y otros)	Limpieza bisemanal
Cámaras, alcantarillas y canales de agua.	Limpieza bisemanal (en especial de la rotonda)
Fuente existente	Limpieza diaria (papeles, maleza, tierra)
Recolección de residuos	Retiro diario en el horario de 22:00 a 7:00 horas, en camiones cerrados y con la correspondiente licencia municipal.
	Hasta la habilitación de la Planta de Residuos Sólidos, el destino de los residuos será dispuesto por la Intendencia Municipal correspondiente.
Hormigas y otros insectos	Control total, no se admitirá el uso de productos clorados.

AREAS VEGETALES	EXIGENCIA
Césped y bordes (cordones, canales y otros)	Largo entre 3 y 8 cm, frecuencia necesaria a cada estación del año.
Árboles y arbustos	Poda y cuidado, frecuencia necesaria a cada estación del año.
	Extracción por mal estado.

5.1.3 INCUMPLIMIENTOS

Constatado un defecto faltante en los servicios o instalaciones a cargo del Contratista, el mismo deberá iniciar las acciones para su reparación en un plazo no mayor a 24 horas durante los 365 días del año.
El incumplimiento de las tareas y obras emergentes de los planes dará lugar a sanciones cuya gravedad responderá al tiempo de respuesta, la reiteración del mismo así como a varios incumplimientos simultáneos, y según el criterio de calidad del servicio brindado.
Las sanciones a aplicar se regirán por lo establecido en el Régimen de Gestión Integral.

5.2 PAVIMENTOS DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

El Contratista tendrá a su cargo el mantenimiento y eventual restauración de las obras de suelos, pavimentos, drenajes y señalización, existentes o de nueva construcción, durante el período total del Contrato de gestión.

El Contratista instrumentará un Programa de evaluación continua con el objeto de conocer en todo momento el estado de su infraestructura, para, a través de adecuadas intervenciones en el tiempo, poder evitar un nivel de deterioro que perjudique los niveles de servicio comprometidos.
Este programa deberá contemplar, como mínimo, el relevamiento mensual de los niveles de servicio establecidos, excepto la medición de rugosidad y textura superficial que se considerarán con una frecuencia de un año. Los equipos, insumos y personal técnico necesarios para estos relevamientos serán suministrados por el Contratista, a excepción del medidor de rozamiento (Grip Tester) que será dispuesto por la DINACIA.

Se presentarán mensualmente, dentro de los primeros 15 días calendario del mes, los informes de resultados del relevamiento de niveles de servicio.
Conjuntamente con el informe de resultados de la evaluación, el Contratista presentará un informe de los trabajos de mantenimiento realizados en el mes, con detalle de los metrajes ejecutados.

Plan de mantenimiento

Cada seis meses el Contratista presentará un informe general del estado presente de la infraestructura bajo su responsabilidad y el Plan de mantenimiento propuesto para el próximo semestre, en el que se establecerá la descripción, diseño y especificaciones de las obras de mantenimiento previstas.
El Contratista recibirá las instalaciones existentes en el estado en que se encuentren, disponiendo de un plazo (de puesta a punto) de un año para alcanzar los niveles de servicio exigidos, en todos aquellos elementos en que no se indique específicamente un plazo diferente en el presente Anexo
En cuanto a las obras para la puesta a punto, tomando como base un relevamiento inicial de evaluación de los niveles de servicio existentes, el Contratista deberá presentar a consideración de la Unidad de Control el programa de actividades de recuperación a llevar a cabo, con suficiente grado de detalle y oportunidad de su ejecución, dentro de los primeros 30 días posteriores a la toma de posesión.

Durante el plazo de la puesta a punto se presentará, conjuntamente con el informe de relevamiento de niveles de servicio requerido, un informe de avance de tareas de recuperación realizadas y cumplimiento de objetivos.

Estado de situación

En todo momento el Contratista deberá llevar un archivo actualizado de infraestructura del Aeropuerto, con copia para la Unidad de Control, donde conste:

- Plano general de infraestructura, indicando los diversos tipos de pavimento y demás instalaciones (desagüe, drenes, ayudas visuales, electricidad, transmisión de datos, etc.).
- Plano con identificación y detalle (espesores y características de los materiales) de las diferentes secciones de pavimento.
- Datos históricos de construcción y mantenimiento.
- Datos de tráfico clasificado por aeronaves y cargas reales sobre cada instalación.
- Informes de inspección.
- Acciones de mantenimiento (oportunidad y tarea ejecutada)

Niveles de Servicio

Se establecen a continuación los niveles mínimos de servicio a exigir para los pavimentos aeronáuticos:

Rozamiento (Asimiento – Grip Tester) – pavimento mojado - 65 km/h

- nivel de diseño (obra nueva) ≥ 0.80
- nivel previsto de mantenimiento 0.63
- nivel mínimo de rozamiento 0.55

Textura superficial (macrotextura)

- profundidad media (método mancha de arena) ≥ 1 mm.

Lisura de la superficie de las pistas

- separación con regla de 3 m. ≤ 3 mm.
- irregularidades en distancia de 45 m. máx. 2,5 a 3 cm.

Para otras obras de infraestructura se indican los niveles mínimos de servicio y los tiempos de respuesta para su reparación.

En cuanto a la definición del tipo y gravedad de las fallas en el mantenimiento, se tendrá como base el "Instructivo de Relevamiento de fallas" de la Dirección Nacional de Vialidad del M.T.O.P., y se aplicará el concepto genérico del buen arte en los aspectos propios de las obras en cuestión.

Defecto	Parámetro	Exigencia	Tiempo de respuesta
Pavimento asfáltico			
Deformaciones, pozos	% máx. área afectada	0 %	24 hs.
baches nivel medio y alto	% máx. área afectada	0 %	24 hs.
fisuras lineales > 3 mm. ancho	% máx. área afectada	5 %	5 d.
agrietamiento nivel medio (< 3 mm.)	% máx. área afectada	5 %	5 d.
agrietamiento (cocodrilo) nivel alto	% máx. área afectada	0 %	2 d.
Ahuellamiento nivel medio y alto	% máx. área afectada	0 %	10 d
desprendimientos nivel bajo	% máx. área afectada	5 %	2 d.
desprendimientos nivel medio y alto	% máx. área afectada	0 %	24 hs.
exudación nivel medio y alto	% máx. área afectada	0 %	5 d
material suelto	cantidad de objetos	0	inmediato
rugosidad, textura, lisura	según valores establecidos	0	5 d
Pavimento de hormigón			
deformaciones, hundimiento de losas	% máx. losas afectadas	0 %	24 hs.
sellado juntas	% máx. losas afectadas	10 %	15 d.
fisuras nivel medio	% máx. losas afectadas	5 %	10 d.
fisuras nivel alto	% máx. losas afectadas	0 %	2 d
fisuras de esquinas de losas	% máx. losas afectadas	5 %	5 d.
descascaramiento borde de juntas	% máx. losas afectadas	0 %	2 d.
desnivel entre bordes de juntas	% máx. losas afectadas	0 %	2 d.
blow up	% máx. losas afectadas	0 %	24 hs
material suelto	cantidad de objetos	0	inmediato
Rugosidad	según valores establecidos	0	15 d

Desagües			
obstrucciones, depósitos	vegetación, aterramiento	0	2 d.
deterioros cámaras, cabezales	faltantes, roturas, desplazamientos	5 %	5 d.
roturas, deterioros internos	erosiones, fisuras > 3 mm., desprendimientos	0	10 d.
Áreas verdes			
exceso altura de vegetación	franjas y márgenes: 15 cm. resto del área: 50 cm.	20 %	5 d.
Obstáculos	libre de piedras, montículos, vegetación	-	24 hs.
Residuos	residuos, papeles, plásticos. escombros, objetos varios	-	inmediato
Erosiones	máx. 5 cm. profundidad	5 %	2 d.
aguas empozadas	pavimentos, márgenes, fajas	5 %	5 d.
Señalización (h: horizontal - v: vertical)			
desgaste o suciedad (h)	% deterioro máximo	10 %	2 d.
visibilidad nocturna insuficiente (h)	coef. reflectividad mínimo amarillo:150, blanco:200 mcd/lux/m^2	10 %	15 d
elementos faltantes (v)	letreros, luces, balizas (Anexo14 - 9.4.20 a 32)	-	2 d.
visibilidad diurna insuficiente (v)	obstrucciones, roturas	0	2 d.
visibilidad nocturna insuficiente (v)	iluminación, reflectividad	0	2 d.

Para todo otro tipo de desperfecto no previsto en este cuadro la Unidad de Control fijará los niveles mínimos y los plazos de respuesta que estime convenientes, en función de la importancia de la falla, tomando en cuenta la seguridad y comodidad a la operación.

Situaciones excepcionales

En aquellos tramos de infraestructura en que se prevea su salida de servicio (baja) por sustitución por obra nueva a ejecutarse en un plazo no mayor a 12 meses, o en la plataforma de estacionamiento de aeronaves existente, no se aplicarán los niveles de servicio mínimos requeridos referentes a: fisuras, agrietamiento nivel medio, exudación, rugosidad, sellado de juntas, fisuras de esquinas de losas, descascaramiento de bordes de juntas, deterioros internos de desagües, visibilidad nocturna insuficiente (señalización horizontal).

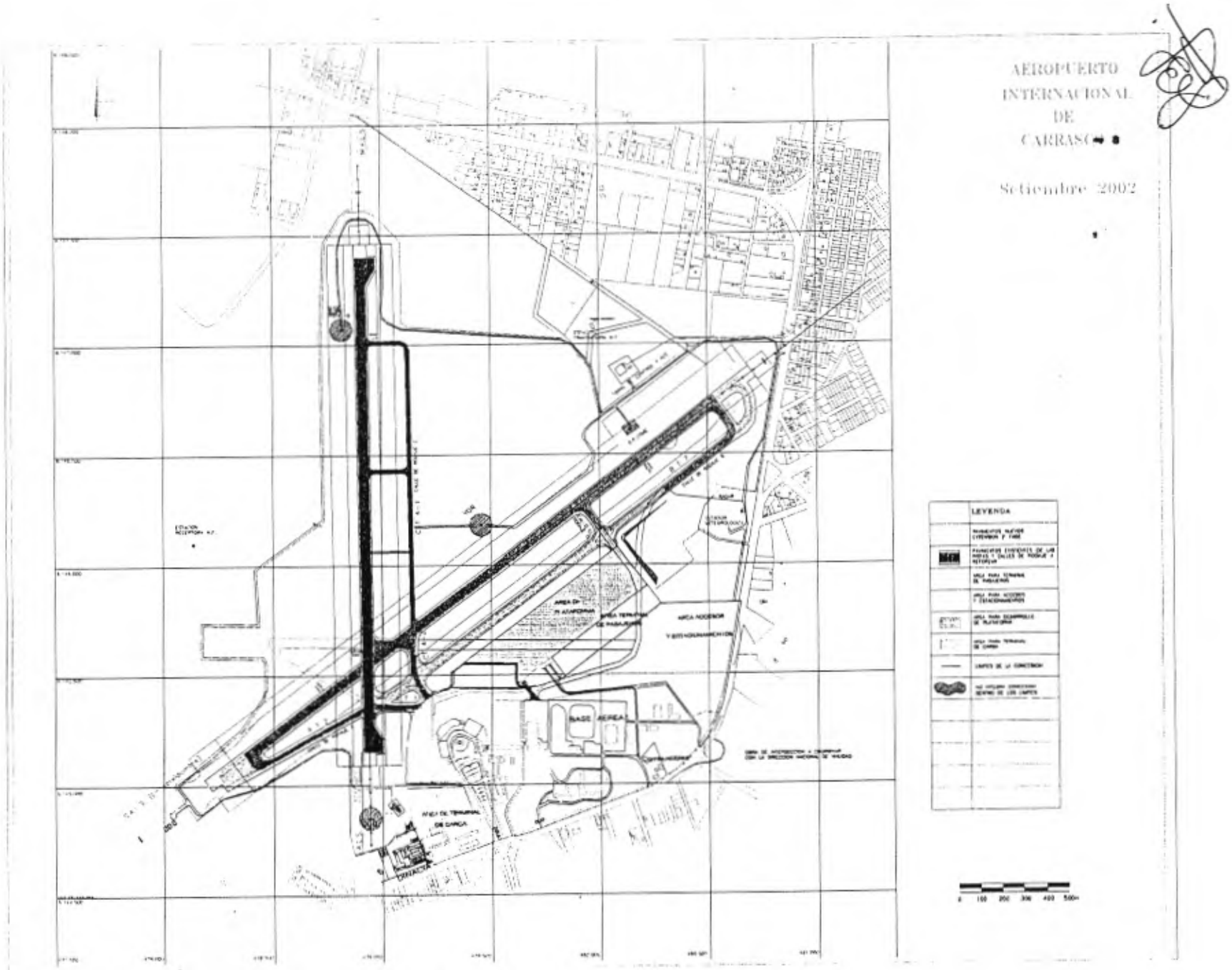
Penalizaciones

Constatado un defecto en los niveles de servicio establecidos, se informará por escrito al Contratista y éste deberá ejecutar los trabajos necesarios para elevar la calidad a los niveles exigidos, dentro de los plazos especificados. Cuando las circunstancias lo ameriten la Unidad de Control podrá citar al Contratista al sitio de los desperfectos, con la finalidad de evaluar la gravedad de los mismos y su metodología de reparación.

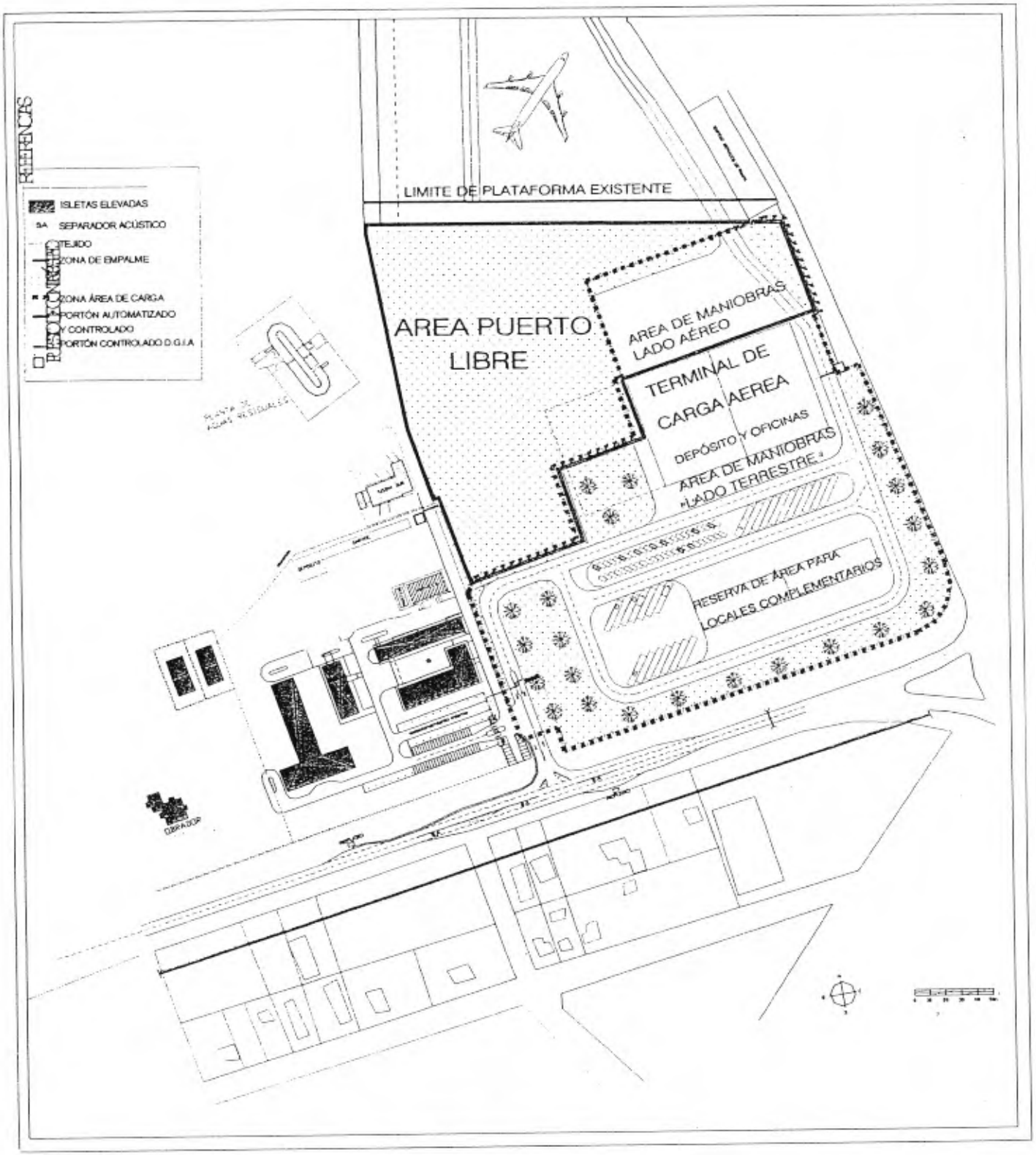
Si cumplidos los plazos el Contratista no ha solucionado satisfactoriamente los desperfectos informados, se le aplicará una penalización por concepto de incumplimiento, hasta finalizar satisfactoriamente la reparación.

La multa por incumplimiento en los niveles de servicio exigidos para el mantenimiento de infraestructura se establece en 5 veces el valor de la Unidad de Trabajo, por cada metro cuadrado de área afectada o por unidad de falla, según corresponda a criterio de la Unidad de Control, por cada día de incumplimiento, con el máximo establecido en el Lit. 4.16 Num. 2 del Régimen de Gestión Integral.

En caso de desperfectos de especial gravedad que el Contratista no solucione satisfactoriamente en el plazo establecido, se emitirá un segundo comunicado advirtiendo de esta situación y se aplicará una nueva penalización de entre 500 y 5000 veces el valor de la UT, a sólo juicio de la Unidad de Control, por cada día subsiguiente.



LAMINA P.D. 001



LAMINA P.D. 002

fs. 217

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO B– GLOSARIO

DINACIA

ANEXO B. GLOSARIO.

A los efectos del presente Régimen son aplicables las siguientes expresiones y definiciones, que se detallan en orden alfabético con sus correspondientes significados:

A.A.S.H.T.O.: Se entenderá que se refiere a la norma vigente de la Asociación Americana de Funcionarios Viales (American Assosiation of State Highway Officials) de los Estados Unidos de América, con la nomenclatura adoptada por ese Organismo.

A.C.C.: Centro de Control de Area

A.I.C.: Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

A.I.S: Servicio de Información Aeronáutica.

A.P.P.: Control de Aproximación.

A.R.O.: Oficina de Operaciones Aeronáuticas.

A.S.T.M.: Se entenderá que se refiere a la norma vigente de la Asociación Americana para Ensayos de Materiales (American Society for Testing Materials) de los Estados Unidos de América con la nomenclatura adoptada por ese Organismo.

A.T.C.: Control de Tránsito Aéreo.

A.T.S.: Servicio de Tránsito Aéreo.

C.F.R. : Crash, Fire, & Rescue (vehículos de extinción de incendio, salvamento y rescate).

CONTRATANTE: El Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay.

CONTRATISTA: Quien suscriba con el Estado el Contrato de Gestión Integral.

CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL: contrato por el cual se establece las condiciones jurídicas, técnicas y económicas en que se desarrollará la gestión integral, incluyendo las actividades de explotación comercial, administración, construcción, operación y mantenimiento del AIC.

D.G.A.C.: Dirección General de Aviación Civil.

D.G.I.A.: Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

DI.NA.CIA.: Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

DIN: Se entenderá que se refiere a la norma vigente de la Deutsche Norme de Alemania, con la nomenclatura adoptada por ese Organismo.

D.M.E.: Equipo Radiotelemétrico.

F.A.A.: Se entenderá que se refiere a las normas y métodos vigentes recomendados relativos a aeródromos, de la Administración de Aviación Federal (Federal Aviation Administration) del Departamento de Transportes de los Estados Unidos de América, con la nomenclatura adoptada por ese Organismo.

I.A.T.A.: International Air Transport Association.

G.P.: Glide Path.

I.L.S: Sistema de aterrizaje por instrumento.

LOC.: Localizer.

N.D.B.: Radiofaro no direccional.

O.A.C.I.: Organización de Aviación Civil Internacional.

O.M.S.: Organización Mundial de la Salud.

UNIDAD DE TRABAJO: Se entenderá por una unidad de trabajo a cada pasajero que utilice los servicios del A.I.C. o cada 100 Kgs. de carga o correo manejados.

UNIT: Se entenderá que se refiere a la norma vigente del Instituto Uruguayo de Normas Técnicas, con la nomenclatura adoptada por ese Organismo.

V.H.F.: Muy Alta Frecuencia.

V.O.R.: Radiofaro Omnidireccional VHF.

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO C– GARANTIAS

DINACIA

ANEXO C. GARANTÍAS

TEXTO AL QUE DEBERÁN AJUSTARSE LAS GARANTIAS DE CONTRATACION DE OPERADOR AEROPORTUARIO, DE REALIZACION DE INVERSIONES Y DE INTEGRACION DE CAPITAL

Lugar y fecha

Sr. Ministro de Defensa Nacional

Por la presente nos constituimos en fiadores solidarios lisos y llanos pagadores renunciando al beneficio de excusión y división de la firma..... por la suma de U$S..... (.....) como garantía de contratación de operador aeroportuario ***(realización de inversiones o integración de capital- según corresponda)*** correspondiente al proceso de administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral Cesáreo L. Berisso establecido por la Ley N°... de fecha.... y Decreto del Poder Ejecutivo N°..... de fecha. Esta garantía se mantendrá vigente y válida **hasta la total extinción de todas y cada una de las obligaciones de la empresa XXX S.A. respecto del Ministerio de Defensa Nacional con relación a** la contratación de operador aeroportuario ***(la realización de inversiones o la integración de capital-*** según corresponda).

El Banco se compromete a entregar al Ministerio de Defensa Nacional el importe garantizado sin necesidad de ningún trámite judicial siendo suficiente la intimación de entrega mediante telegrama colacionado con copia y con aviso de retorno, acta notarial o cualquier otra forma auténtica. Dicho pago se efectuará en la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, sita en Camino Carrasco 5519.

Se fija como domicilio a los efectos que de lugar este documento en Montevideo, calle .....-

Solicito al Escribano su actuación Notarial

Se acompañará un certificado notarial de: firmas, acreditación de personería, vigencia de la investidura, representación de los firmantes y que éstos tienen facultades expresas para expedir el documento respectivo. La fecha del certificado notarial deberá corresponder al del día inmediato anterior al de la presentación ante el MDN, y deberá ser expedido a solicitud de la adquirente de las acciones y para ser presentado ante el MDN, debiendo venir con los montepíos notariales por el monto correspondiente adheridos.

TEXTO AL QUE DEBERÁ AJUSTARSE LA GARANTIA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO

Lugar y fecha

Sr. Ministro de Defensa Nacional

Por la presente nos constituimos en fiadores solidarios lisos y llanos pagadores renunciando al beneficio de excusión y división de la firma..... por la suma de U$S .....

(.....) como garantía de cumplimiento de contrato de gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral Cesáreo L. Berisso correspondiente al proceso de administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral Cesáreo L. Berisso establecido por la Ley N°... de fecha.... y Decreto del Poder Ejecutivo N°..... de fecha. Esta garantía se mantendrá vigente y válida **hasta la total extinción de todas y cada una de las obligaciones de la empresa XXX S.A. respecto del Ministerio de Defensa Nacional con relación** al contrato de gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral. Cesáreo L. Berisso.

El Banco se compromete a entregar al Ministerio de Defensa Nacional el importe garantizado sin necesidad de ningún trámite judicial siendo suficiente la intimación de entrega mediante telegrama colacionado con copia y con aviso de retorno, acta notarial o cualquier otra forma auténtica. Dicho pago se efectuará en la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, sita en Camino Carrasco 5519.

Se fija como domicilio a los efectos que de lugar este documento en Montevideo, calle .....-

Solicito al Escribano su actuación Notarial

Se acompañará un certificado notarial de: firmas, acreditación de personería, vigencia de la investidura, representación de los firmantes y que éstos tienen facultades expresas para expedir el documento respectivo. La fecha del certificado notarial deberá corresponder al del día inmediato anterior al de la presentación ante el MDN, y deberá ser expedido a solicitud de la adquirente de las acciones y para ser presentado ante el MDN, debiendo venir con los montepíos notariales por el monto correspondiente adheridos.

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO D– MODELO DE CONTRATO GESTION INTEGRAL

DINACIA

ANEXO D. MODELO DE CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL.

CONTRATO. En Montevideo, el ..... **POR UNA PARTE:** El Poder Ejecutivo en la persona del Ministerio de Defensa Nacional (en adelante MDN), con domicilio en la Avenida 8 de Octubre 2628, de la ciudad de Montevideo, representada por ..... y **POR OTRA PARTE:** ..... con domicilio en ..... de la ciudad de Montevideo, representada por ..... (en adelante "el Contratista"). **CONVIENEN LA CELEBRACIÓN DEL SIGUIENTE CONTRATO:**

PRIMERO: Antecedentes.

SEGUNDO: Objeto. El Contratista se obliga ante el MDN a efectuar la gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (en adelante AIC) para su explotación integral, en la forma y condiciones que se especifican en el Decreto 376/02 de 28 de setiembre de 2002, el cual se considera parte integrante de este contrato a todos los efectos.

TERCERO: Precios. El Contratista cobrará, por los servicios que preste como operador del AIC, los precios regulados de acuerdo al "Régimen de Gestión Integral" aprobado.

CUARTO: Canon y forma de pago. Los montos por concepto de canon que el Contratista pagará a la DINACIA serán los establecidos en el numeral 4.7 del "Régimen de Gestión Integral".

QUINTO: Actualización de precios y canon. Los precios a percibir por el Contratista y el canon que pagará a la DINACIA, serán actualizados en las condiciones establecidas en el numeral 4.13.

SEXTO: Plazo. El plazo de este contrato es de 20 (veinte) años contados a partir de la Toma de Posesión del AIC por el Contratista.

SEPTIMO: Mora. La mora en el cumplimiento de las obligaciones pactadas se producirá de pleno derecho para el Contratista, por el solo vencimiento del plazo en el que deba cumplirse una obligación sin que ello ocurra o por hacer algo contrario a lo estipulado o por no hacer algo a lo que esté obligado, luego que haya sido intimado por telegrama colacionado, con plazo de tres (3) días.

OCTAVO: Incumplimiento y sanciones. El Contratista reconoce la potestad sancionatoria del MDN y, en especial, la aplicación del Régimen establecido en el numeral 4.16.

NOVENO: Domicilios especiales. A todos los efectos a que dé lugar el presente contrato, las partes constituyen domicilios especiales en los respectivamente indicados como suyos en la comparecencia. Todo cambio de domicilio deberá ser fijado dentro de la ciudad de Montevideo y comunicado por escrito a la otra parte, dentro de los dos (2) días inmediatos y siguientes de realizado.

DÉCIMO: Competencia. Se conviene en declarar competentes a los tribunales de la República Oriental del Uruguay, con sede en la ciudad de Montevideo.

DÉCIMO PRIMERO: Notificaciones e intimaciones. Se conviene la validez del telegrama colacionado con aviso de respuesta (TCC-PC) o carta certificada, para las comunicaciones e intimaciones que se practiquen entre las partes en los domicilios constituidos.

DÉCIMO SEGUNDO: Garantía de Cumplimiento de Contrato. En garantía del cumplimiento del presente contrato, el Contratista oportunamente depositará en la Tesorería del MDN, una garantía según lo estipulado por el artículo 5to del Decreto Nº 376/02 de fecha 28 de setiembre de 2002.

DÉCIMO TERCERO: Seguros. El Contratista oportunamente tomará los seguros según lo establecido en el numeral 4.14 del Régimen de Gestión Integral.

DÉCIMO CUARTO: El presente Contrato se integra en forma indivisible con el Decreto No. 376/02 de fecha 28 de setiembre de 2002, los Anexos al presente, todas las normas aeronáuticas, nacionales e internacionales en la materia, aduaneras, tributarias y todas las demás que tengan relación con el objeto del presente.

Y para constancia se firman 3 (tres) ejemplares de un mismo tenor en el lugar y fecha arriba indicados.

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO E– PROYECTO ESTATUTO SOCIEDAD ANONIMA

DINACIA

ANEXO E. PROYECTO DE ESTATUTO DE LA SOCIEDAD ANONIMA.

ACTA: Los abajo firmantes Cr. Aldo Bonsignore, Esc. Julio Gemelli e Ing. Carlos Garat, en representación de la Corporación Nacional para el Desarrollo, con domicilio en Rincón 528 piso 7; y **POR OTRA PARTE:** el Dr. Saúl Pérez Idiartegaray, quien constituye domicilio en 18 de Julio 1377, aprueban el siguiente estatuto:

NOMBRE, PLAZO, DOMICILIO. Artículo 1°. Constitúyese **PUERTA DEL SUR SOCIEDAD ANÓNIMA.** Su plazo es de cien años desde hoy. Se domiciliará en Montevideo y podrá tener domicilios especiales y todo tipo de ramificaciones dentro y fuera del país.

OBJETO. Artículo 2°, Su objeto será la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

CAPITAL Y ACCIONES. Artículo 3°. El capital, representado por títulos de una o más acciones de $ 1.000 cada una, será de $ 650.000. Por Asamblea Extraordinaria se podrá aumentar el capital sin necesidad de la reforma del estatuto ni conformidad administrativa; la Asamblea podrá delegar en el Directorio la época de emisión, la forma y condiciones de pago.

DERECHO DE SUSCRIPCIÓN PREFERENTE. Artículo 4°. Los accionistas tendrán preferencia en la suscripción e integración de acciones en proporción a las acciones que posean.

Artículo 5°. La Sociedad sólo reconocerá un titular por cada acción a los efectos del ejercicio de los derechos derivados de la calidad de accionista.

ASAMBLEA DE ACCIONISTAS. Artículo 6°. Las asambleas de accionistas estarán constituidas por éstos, reunidos en la sede social o en otro lugar de la misma localidad. Sus resoluciones, en los asuntos de su competencia, obligarán a todos los accionistas, aún disidentes y ausentes, cuando hayan sido adoptadas conforme a la ley y al presente estatuto.

Artículo 7°. Las asambleas serán ordinarias o extraordinarias.

Artículo 8°. Corresponderá a la asamblea ordinaria, considerar y resolver los siguientes asuntos: 1) Balance general, proyecto de distribución de utilidades, memoria e informe del Síndico y toda otra medida relativa a la gestión de la Sociedad que le compete resolver conforme a la ley y al estatuto o que sometan a su decisión el Directorio y el Síndico. 2) Designación de los Directores y sus suplentes, así como la determinación de la retribución de los Directores y del Síndico. 3) Responsabilidad de los Directores y del Síndico.

Artículo 9°. Corresponderá a la asamblea extraordinaria, resolver sobre todos los asuntos que, de acuerdo a la legislación vigente, sean de su competencia.

Artículo 19°. La asamblea extraordinaria se reunirá en primera convocatoria con la presencia de accionistas que representen más del 60% (sesenta por ciento) de las acciones con derecho a voto. En segunda convocatoria la asamblea se considerará constituida cualquiera sea el número de accionistas que asista.

Artículo 20°. Las resoluciones de las asambleas ordinarias y extraordinarias, serán adoptadas con el voto conforme de la mayoría absoluta de accionistas presentes. Quien se abstenga de votar se reputará como haciendo votado en contra, a todos los efectos.

ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN. Artículo 21°. La Administración de la sociedad estará a cargo de una Directorio compuesto de 3 miembros y existirán tres suplentes designados de acuerdo a un orden de prelación, los que sustituirán a cualesquiera de los miembros titulares ausentes. Los suplentes serán convocados por el Presidente, según el orden en que hubieren sido designados, en caso de vacancia temporal o definitiva de los cargos titulares.
La asamblea de accionistas podrá aumentar o disminuir el número de integrantes del Directorio o resolver que la administración estará a cargo de un administrador.

Artículo 22°. Los directores y los suplentes serán electos anualmente.

Artículo 23°. Podrán ser designados personas físicas o jurídicas, accionistas o no, capaces para el ejercicio del comercio y que no lo tengan prohibido o no estén inhabilitadas para ello. Los directores podrán ser reelectos, ejercerán hasta la toma de posesión de los sucesores y cesarán en sus cargos cuando sobrevenga cualquier causal de incapacidad, prohibición o inhabilitación.

Artículo 24°. Los miembros del Directorio, si son personas físicas, desempeñarán personalmente sus cargos. En caso de ser personas jurídicas, éstas actuarán a través de la persona física que designen, y podrán reemplazarla toda vez que lo consideren conveniente.

Artículo 25°. El Directorio tendrá ilimitadas facultades para la administración de la sociedad y la disposición de sus bienes a efectos de cumplir el objeto social.

Artículo 26°. El Directorio será convocado por el Presidente o por dos miembros cualesquiera; no obstante cualquier director podrá requerir su convocatoria debiendo el Presidente o dos miembros, hacer la convocatoria para reunirse dentro del quinto día hábil de recibido el pedido; si no lo hiciera, podrá ser convocado por cualquiera de sus integrantes. La convocatoria deberá ser efectuada mediante carta simple, fax o telegrama colacionado dirigido a cada director a su domicilio registrado en la Sociedad. Quienes sean citados por fax o telegrama deberán acusar recibo de la citación dentro de los 48 horas de recepción del mismo. Sesionará con la asistencia de 2 de sus componentes. Los directores, en caso de ausencia, podrán autorizar a otras personas a votar en su nombre comunicando esa autorización a la sociedad en forma fehaciente.
Las resoluciones se adoptarán por el voto conforme de la mitad más uno de sus integrantes.
Artículo 27°. La representación de la sociedad estará a cargo de dos Directores, actuando conjuntamente. Si la asamblea resolviere que la administración quede a cargo de un administrador, éste representará a la sociedad.

Esto es sin perjuicio de los poderes generales o especiales que se otorguen.

Artículo 28°. La Asamblea designará cada dos años los auditores externos y fijará su remuneración.
Asimismo, podrá crear la Sindicatura y designar su titular y suplente preferencial, a pedido de accionistas que representen por lo menos el 20% del capital integrado, aunque ello no figurase en el orden del día; la fiscalización durará hasta que una nueva asamblea resuelva suprimirla. La Asamblea determinará la retribución del Síndico.

Artículo 29°. Se deja constancia de que: A) la CND ha suscrito capital por la suma de $ 350.000 y el Dr. Saúl Pérez Idiartegaray por la suma de $ 10.000; B) la CND ha integrado capital por la suma de $ 175.000 y el Dr. Saúl Pérez Idiartegaray por la suma de $ 5.000.

TRANSITORIO. Artículo 30°. Para obtener la aprobación de estos Estatutos, con facultades para contestar observaciones, modificando o no su texto, e inscribir la sociedad en las oficinas públicas, firmando declaraciones juradas y demás documentación que podrá corresponden, se autoriza indistintamente al Dr. Saúl Pérez Idiartegaray, a la Dra. Margaret Morales, a la Sra. María Oliva y a la Sra. Elizabeth Prenat.

Artículo 31°. Los comparecientes designan al primer Directorio de la Sociedad, el que quedará constituido de la siguiente manera: la Presidencia será ejercida por el Sr. Alejandro Conforte, y la Cra. Cristina Montes y el Cr. Carlos Bregmann en calidad de Directores.
Se solicita la certificación notarial de firmas.

ANEXO F CUADRO DE PRECIOS

Precios a recibir por el Contratista como contraprestación de los servicios prestados en la Administración, Explotación, Operación, Construcción y Mantenimiento del AIC.

PRECIO POR ATERRIZAJE (en U$S)

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de este precio es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW) de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

Peso de la aeronave en Toneladas:	U$S
Hasta 10	30
Más de 10 hasta 20	153
Más de 20 hasta 30	191
Más de 30 hasta 70	286
Más de 70 hasta 170	404
Más de 170	550

Las operaciones llevadas a cabo desde media hora después de la puesta del sol y hasta media hora antes de la salida del sol, tendrán un recargo del 20%.

EXENCIONES:

1. Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la O.E.A., O.N.U., O.A.C.I., y Cruz Roja.
2. Aeronaves estatales extranjeras en misión no comercial en situación de reciprocidad.
3. Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.
4. Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.
5. Aeronaves que efectúen vuelos de prueba o instrucción.
6. Aeronaves públicas de acuerdo al Artículo 69 del Código Aeronáutico.

PRECIO POR ESTACIONAMIENTO (en U$S).

El precio se aplicará a las aeronaves Comerciales y de Aviación General transcurridas 3 y 1 horas respectivamente de permanencia en el Aeropuerto, cobrándose por tal concepto:

A. En plataforma operativa: 5% (cinco por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponde a la aeronave, por hora o fracción;
B. Fuera de plataforma operativa: 2,5% (dos y medio por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponda a la aeronave por hora o fracción;

C. Las aeronaves extranjeras en reparación en los talleres aeronáuticos autorizados en los diversos aeropuertos, no abonarán precio de estacionamiento mientras dure la reparación debiendo ajustarse los interesados, a la reglamentación que establezca el organismo recaudador.

EXENCIONES:

1. Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la O.E.A., O.N.U., O.A.C.I., y Cruz Roja.
2. Aeronaves estatales extranjeras en misión no comercial en situación de reciprocidad.
3. Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.
4. Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.
5. Fuera de la plataforma operativa las aeronaves que posean base en el aeropuerto (debidamente autorizada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica).
6. Aeronaves públicas de acuerdo al Artículo 69 del Código Aeronáutica.

PRECIO POR SERVICIO DE EMBARQUE (en U$S)

1 - VUELOS INTERNACIONALES

- Pasajeros de Puente Aéreo ..... U$S 13,00
- Pasajeros Internacionales ..... U$S 25,00

2 - VUELOS NACIONALES ..... U$S 2,00 a ser percibido desde el momento de la habilitación del nuevo Terminal de Pasajeros.

EXONERACIONES.

1. Diplomáticos y autoridades de Organismos internacionales, en régimen de reciprocidad.
2. Menores hasta 2 años de edad.
3. Pasajeros en tránsito.
4. Miembros de las tripulaciones que figuren en los manifiestos de vuelo.
5. Cónsules honorarios acreditados ante la República Oriental del Uruguay y de conformidad con el Decreto 45/2000 de 17 de febrero de 2000.
6. Huéspedes oficiales (Decreto 161/985 de 30 de abril de 1985).

PRECIOS A LA CARGA (en U$S)

1. CARGA DE IMPORTACIÓN, TRÁNSITO Y ADMISIÓN TEMPORARIA:

1.1 CARGO FIJO POR CADA DOCUMENTO (GUIA)

1 a 5 días ..... U$S 4.50
6 en adelante ..... U$S 7.00

1.2 CARGO VARIABLE POR PESO Y PERMANENCIA

1 a 300 Kgs (por Kg y por día)..... U$S 0.01
Más de 300 Kgs. (por Kg y por día) ..... U$S 0.014

1.3 CARGO VARIABLE POR VALOR ADUANERO Y PERMANENCIA

Cada 5 dias ..... 0.17% adicionales

2. CARGA DE EXPORTACIÓN POR PALETIZAJE Y CONTENERIZACIÓN

Hasta 50 Kgs. ..... U$S 5
Más de 50 Kgs. hasta 100 Kgs. ..... U$S 6
Más de 100 Kgs. ..... U$S 0.036 por Kg.

3. TRASLADO Y ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES (A COBRAR A LOS PROPIETARIOS DE LOS MISMOS).

Traslado a depósito ..... U$S 1
Custodia del contenedor ..... U$S 1 por día.

4. EXONERACIONES

4.1 Material de uso aeronáutico para ser empleado en aeronaves o talleres aeronáuticos nacionales, acreditado debidamente.
4.2 Bienes de propiedad del Estado, Entes Autónomos y Servicios Descentralizados con excepción de los de carácter comercial o industrial.
4.3 Bienes culturales y obras de arte destinados a Instituciones Privadas de la misma naturaleza.
4.4 Las exoneraciones refieren al almacenamiento, no incluyen los servicios especiales a prestar, flejado, armado, etc. y cargos por seguro.

5. BONIFICACIONES

Materia prima para la fabricación de medicamentos, libros, revistas, muestras, obsequios sin valor fiscal serán bonificados con un 20%.

6. PRECIOS ESPECIALES

Para las mercaderías peligrosas se aplicará un incremento de hasta un 10%. El incremento de la tarifa a aplicarse por el uso de cámaras frigoríficas estará sujeta a la aprobación correspondiente por el Poder Ejecutivo.

PRECIOS POR RÉGIMEN DE LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ATENCIÓN EN TIERRA A AERONAVES, A COBRARSE A QUIENES PRESTEN DICHO SERVICIO (en U$S)

A) Por servicios prestados a aeronaves de transporte de pasajeros o pasajeros y carga

AERONAVES	TRANSITO	TERMINAL
Hasta 10 asientos	3	5
De 11 a 30 asientos	9	13.5
De 31 a 90 asientos	18	22.5
De 91 a 150 asientos	27	36
De 151 a 250 asientos	54	72
De 251 asientos en adelante	81	90

B) Por servicios prestados a aeronaves de carga pura

AERONAVE	TRANSITO	TERMINAL
Hasta peso máximo de despegue de 5.700 Kgs.	5	10
Hasta tipo B-737, B-727 o similar	36	40.5
B-767, DC-8 o similar	45	54
DC-10, MD 11, B-747, A-340 o similar	60.5	81

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO G–UNIDAD DE CONTROL

DINACIA

ANEXO G. UNIDAD DE CONTROL

1ro.- Créase la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias, la cual dependerá del Ministerio de Defensa Nacional y se integrará de la siguiente manera:

A) un Órgano de Administración

B) un Coordinador Ejecutivo

C) cuatro Asesorías Técnicas que tendrán a su cargo las áreas Operativa Aeroportuaria, Económico-Financiera, Jurídico Notarial e Ingeniería, Arquitectura y Electrónica..

2do.- Cométese a la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias el seguimiento, inspección y vigilancia del cumplimiento de las obligaciones emergentes de los Contratos de Gestión Integral de Aeropuertos y de las Concesiones Aeroportuarias. Todos sus integrantes serán designados por el Ministerio de Defensa Nacional y serán honorarios en sus cargos.

3ro.- El Órgano de Administración tendrá tres miembros y será presidido por el Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

4to.- Serán funciones del Órgano de Administración:

- Asesorar al Ministerio de Defensa Nacional en todos los aspectos de los Contratos de Gestión Integral de Aeropuertos y de las Concesiones Aeroportuarias.
- Supervisar la política de precios, tarifas y actualizaciones utilizada o propuesta en su caso por los Contratistas o Concesionarios, a los efectos que contemple los diferentes intereses involucrados, y asesorar al Poder Ejecutivo en la fijación de los mismos, así como el contralor de su cumplimiento.
- Analizar y evaluar los informes que sean elevados periódicamente por el Coordinador Ejecutivo.
- Sugerir las medidas correctivas y sanciones que pudieran corresponder en caso de incumplimiento de los Contratistas y Concesionarios de aeropuertos.
- Elevar a consideración del Ministerio de Defensa Nacional informes semestrales respecto al desarrollo de la Gestión Integral de Aeropuertos y de las Concesiones Aeroportuarias.
- Coordinar y realizar las gestiones necesarias con los organismos del Estado, tendientes a facilitar el cumplimiento de las obligaciones de los Contratistas y Concesionarios de aeropuertos.
- Constituir un Comité de Usuarios en los aeropuertos que fueran objeto de Gestión Integral o Concesiones.
- Representar al Poder ejecutivo en casos de arbitraje.
- Recibir, analizar y evaluar los informes de Auditorías de gestión, así como requerir el asesoramiento externo cuando lo estime pertinente.

5to.- El Coordinador Ejecutivo será un Oficial Superior de la Fuerza Aérea.

Serán funciones del Coordinador Ejecutivo:

- Establecer y mantener contacto directo con los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos respecto de asuntos técnicos y operacionales.
- Efectuar el contralor de las obligaciones técnicas y operacionales de los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos.
- Coordinar el relacionamiento técnico-operacional entre los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos y la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
- Asesorar en asuntos técnicos y operacionales a los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos en caso de ser solicitado.
- Coordinar las funciones de seguimiento, vigilancia y contralor que realicen las Asesorías Técnicas en sus respectivas áreas.
- Elevar informes periódicos al Órgano de Administración respecto al desarrollo de la gestión integral y concesión de los aeropuertos.

6to.- La Asesoría Económico Financiera se integrará con un Contador Público o Economista.

Serán funciones de la Asesoría Económico-Financiera:

- Controlar las obligaciones financieras asumidas por los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos.
- Realizar el seguimiento de la ejecución financiera de las inversiones previstas en los Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.
- Efectuar los controles para la verificación del cálculo del canon a ser abonado por los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos.
- Controlar la estrategia de fijación de precios y de la estructura de tarifas.
- Emitir opinión sobre los informes de la Auditoría de Gestión

7mo.- La Asesoría de Ingeniería, Arquitectura y Electrónica se integrará con un Ingeniero, un Arquitecto y un especialista en Electrónica.

Serán funciones de la Asesoría de Ingeniería, Arquitectura y Electrónica:

- Controlar la observancia de todas las especificaciones técnicas del proyecto arquitectónico establecido en los Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.
- Controlar las obras de construcción a ser realizadas por los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos.
- Controlar el cumplimiento de los cronograma de obras.
- Analizar y controlar el nivel de mantenimiento de las obras, instalaciones y equipamiento de los aeropuertos objeto de Contratos de Gestión Integral y de Concesiones.
- Emitir opinión sobre los informes de la Auditoría de Gestión.

8vo.- La Asesoría Jurídico Notarial se integrará con un Abogado y un Escribano Público.

Serán funciones de la Asesoría Jurídico Notarial:

- Asesorar en materia legal respecto del cumplimiento de los Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.
- Efectuar el seguimiento jurídico notarial de la ejecución de los Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.

- Promover las etapas administrativas de los procedimientos expropiatorios que fueren necesarios para el desarrollo de los servicios a cargo de los Contratistas y Concesionarios de los aeropuertos.
- Asistir y representar en juicios al Ministerio de Defensa Nacional en asuntos relacionados con la gestión de los aeropuertos objeto de Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.
- Asesorar en materia de sanciones y recursos administrativos .
- Emitir opinión sobre los informes de la Auditoría de Gestión.
- Emitir opinión sobre la fijación de los precios.

9no.- La Asesoría Operativa Aeronáutica se integrará con un Oficial Jefe de la Fuerza Aérea .

Serán funciones de la Asesoría Operativa Aeroportuaria:

- Controlar la observancia de las normativas OACI en cuanto al funcionamiento aeronáutico-aeroportuario.
- Controlar el cumplimiento de las medidas AVSEC.
- Coordinar el relacionamiento con los diferentes organismos públicos que presten servicios dentro del límite territorial definido en los Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.
- Coordinar las actividades relacionadas con el Plan de Emergencia de los aeropuertos objeto de Contratos de Gestión Integral y de Concesiones Aeroportuarias.

10mo.- Los profesionales universitarios integrantes de las cuatro Asesorías Técnicas citadas poseerán reconocida versación en la temática aeronáutica aeroportuaria en sus respectivas especialidades.

11mo.- Facúltase a la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias a solicitar la contratación de los técnicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos, así como a requerir de otros organismos públicos la participación de representantes con funciones de colaboración y asesoramiento, estableciendo enlaces directos con personas u organismos públicos o privados de la República y del exterior.

12vo.- La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica proveerá los recursos necesarios para el funcionamiento de la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias, así como el apoyo administrativo, la infraestructura y recursos materiales acorde a la importancia de la función que se le asigna.

GESTION INTEGRAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

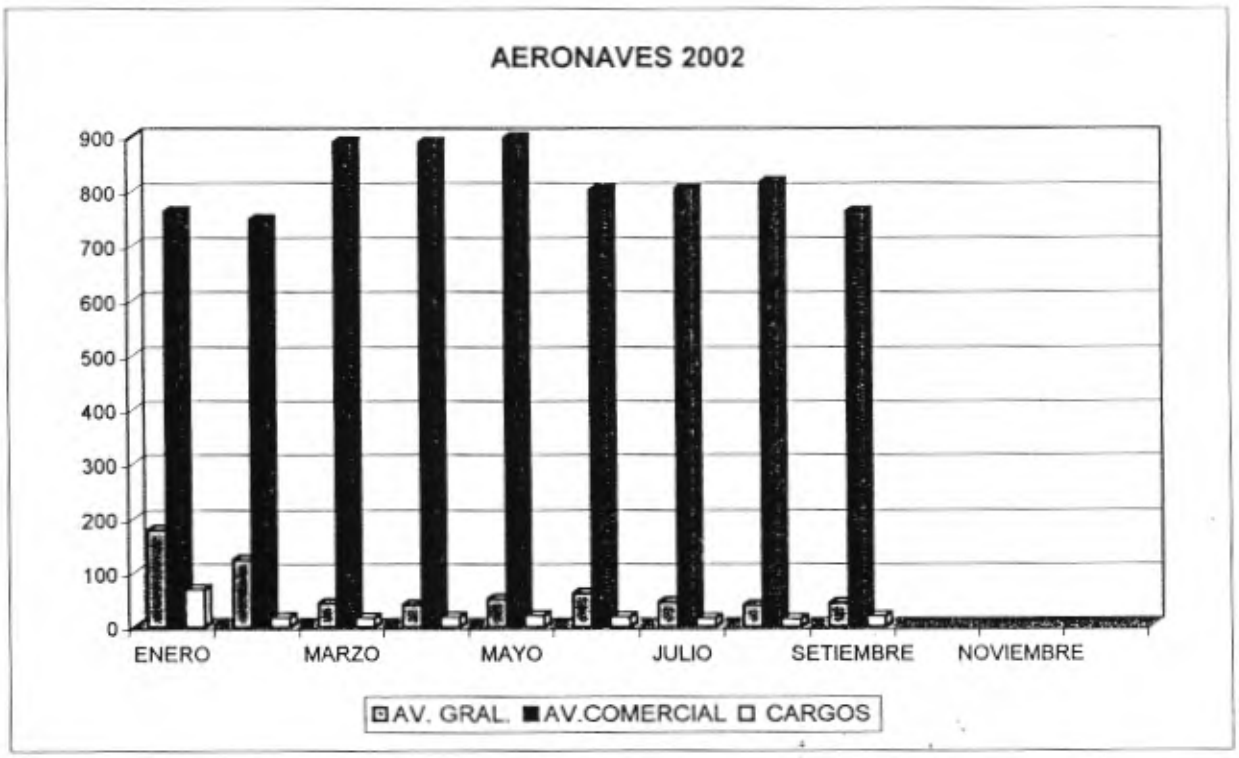
"Gral. Cesáreo L. Berisso"

ANEXO H– DATOS DE TRAFICO

DINACIA

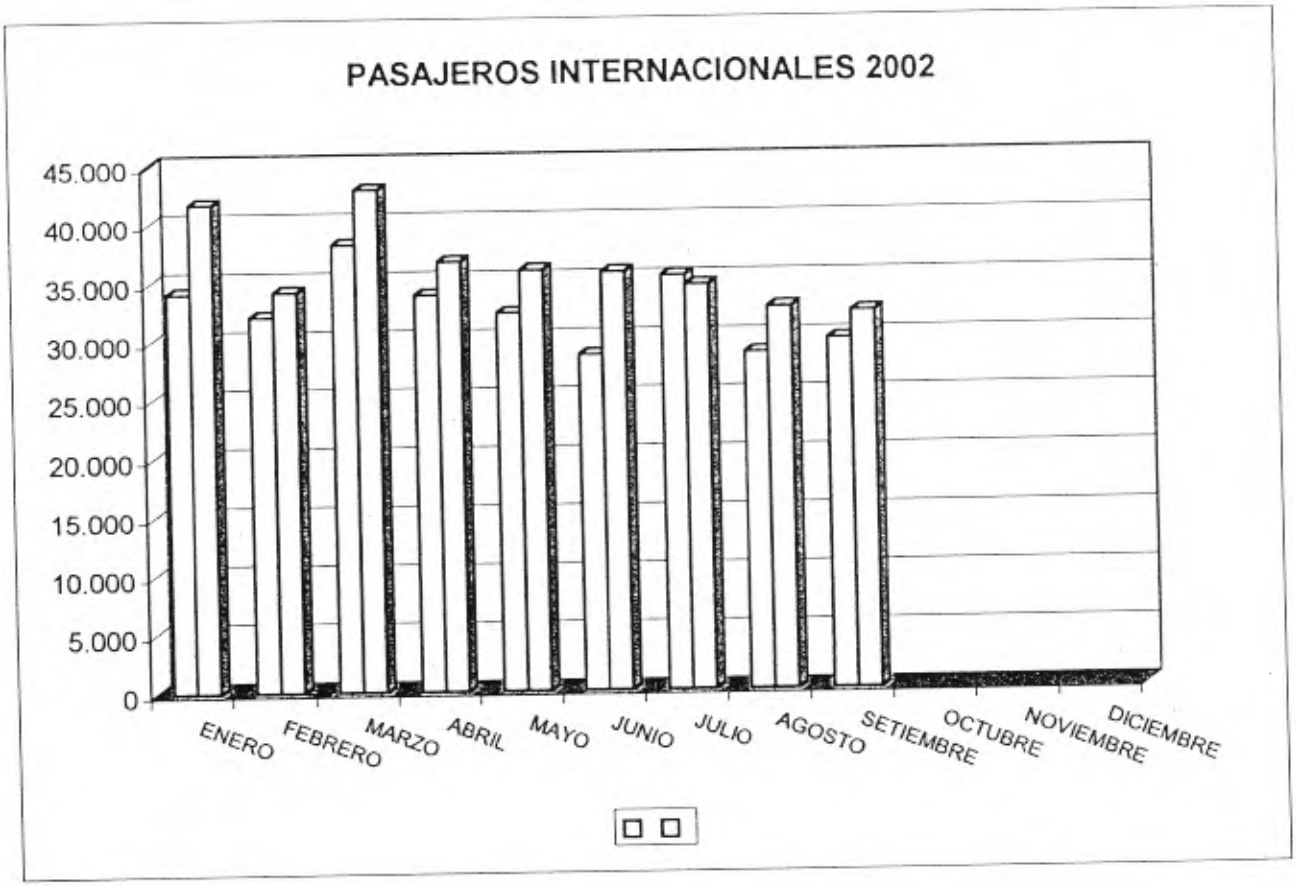
MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. AÑO 2002

MESES	AV. GRAL.	AV.COMERCIAL	CARGOS	TOTAL OPERAC.	TOTAL*2 MOVIMIENTO
ENERO	179	762	69	1010	2020
FEBRERO	123	748	17	888	1776
MARZO	43	890	16	949	1898
ABRIL	40	889	18	947	1894
MAYO	51	897	21	969	1938
JUNIO	61	802	18	881	1762
JULIO	45	805	15	865	1730
AGOSTO	39	817	14	870	1740
SETIEMBRE	43	762	19	824	1648
OCTUBRE				0	0
NOVIEMBRE				0	0
DICIEMBRE				0	0
TOTALES	624	7.372	207	8.203	16406



MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2002

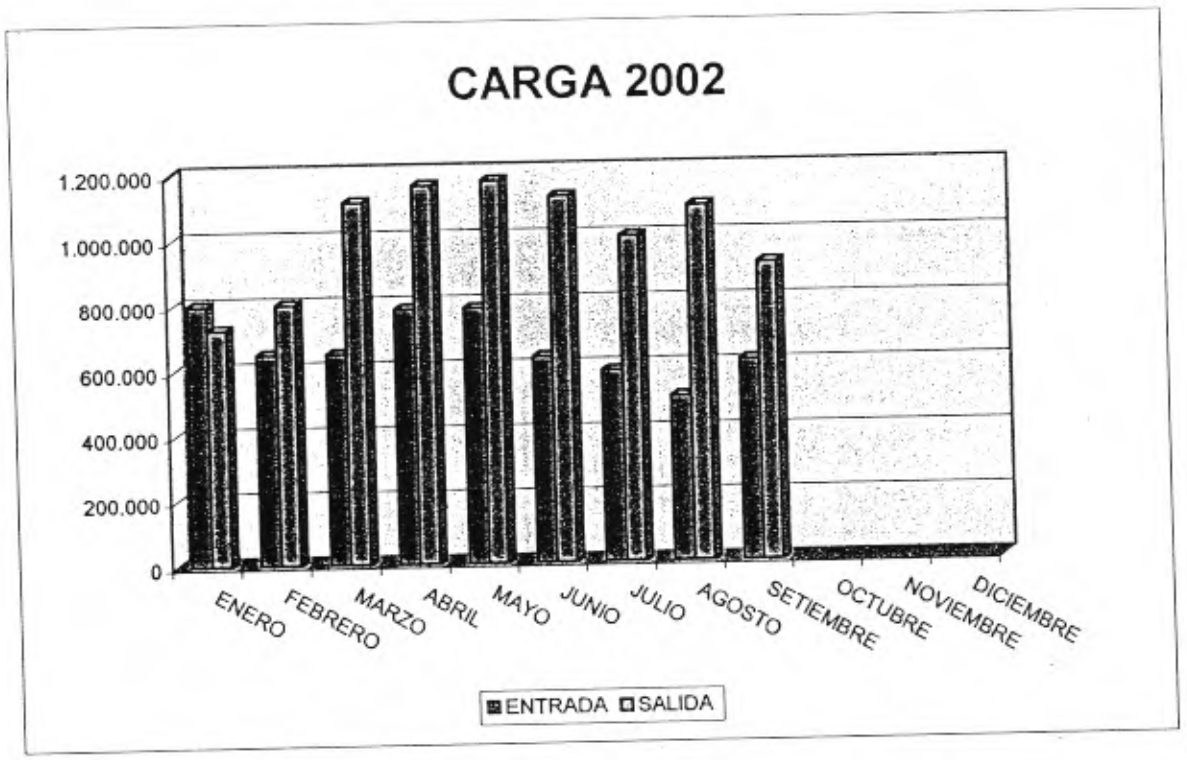
MESES	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	34.113	41.676	75.789
FEBRERO	32.094	34.209	66.303
MARZO	38.140	42.824	80.964
ABRIL	33.880	36.677	70.557
MAYO	32.289	35.926	68.215
JUNIO	28.637	35.700	64.337
JULIO	35.346	34.557	69.903
AGOSTO	28.743	32.639	61.382
SETIEMBRE	29.871	32.203	62.074
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTALES	293.113	326.411	619.524



MOVIMIENTO DE CARGA AÑO 2002

(En Kilos)

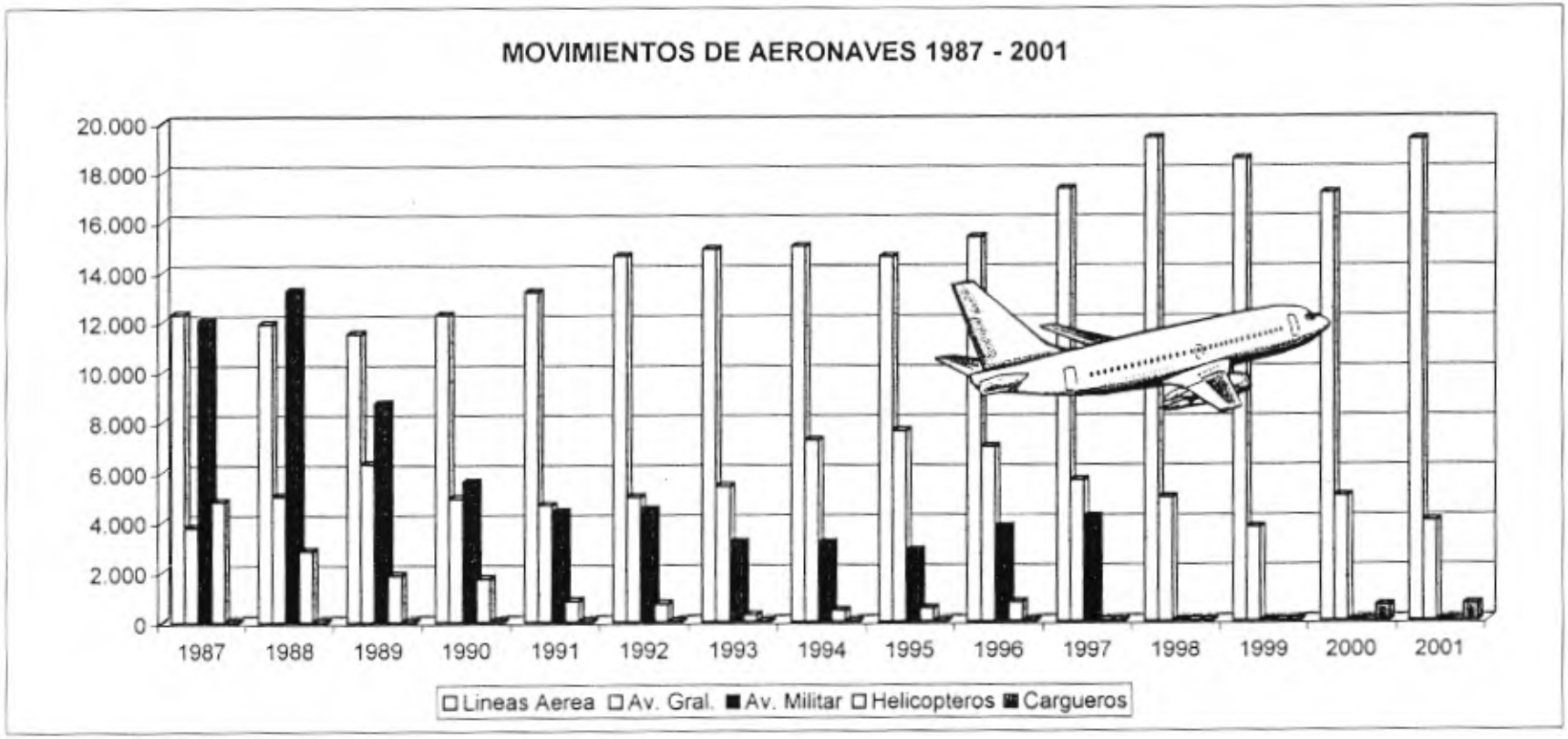
MESES	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
ENERO	798.927	724.603	1.523.530
FEBRERO	647.603	801.021	1.448.624
MARZO	647.868	1.113.341	1.761.209
ABRIL	784.890	1.161.764	1.946.654
MAYO	785.000	1.174.000	1.959.000
JUNIO	633.000	1.125.000	1.758.000
JULIO	588.000	1.001.000	1.589.000
AGOSTO	508.000	1.092.000	1.600.000
SETIEMBRE	616.000	916.000	1.532.000
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTAL	6.009.288	9.108.729	15.118.017



DATOS HISTORICOS DE TRAFICO (AIC)

MOVIMIENTO DE AERONAVES

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Lineas Aerea	12.301	11.906	11.514	12.268	13.197	14.612	14.888	14.997	14.583	15.380	17.318	19.389	18.523	17.128	19.306
Av. Gral.	3.767	5.017	6.294	4.930	4.649	4.973	5.399	7.246	7.605	6.957	5.628	4.936	3.728	4.974	3.984
Av. Militar	12.049	13.244	8.713	5.587	4.365	4.481	3.151	3.125	2.806	3.763	4.174	0	0	0	0
Helicopteros	4.801	2.818	1.845	1.710	826	706	267	435	518	752	0	0	0	0	0
Cargueros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	600	660
Total	32.918	32.985	28.366	24.495	23.057	24.772	23.705	25.803	25.512	26.852	27.120	24.325	22.251	22.702	23.950



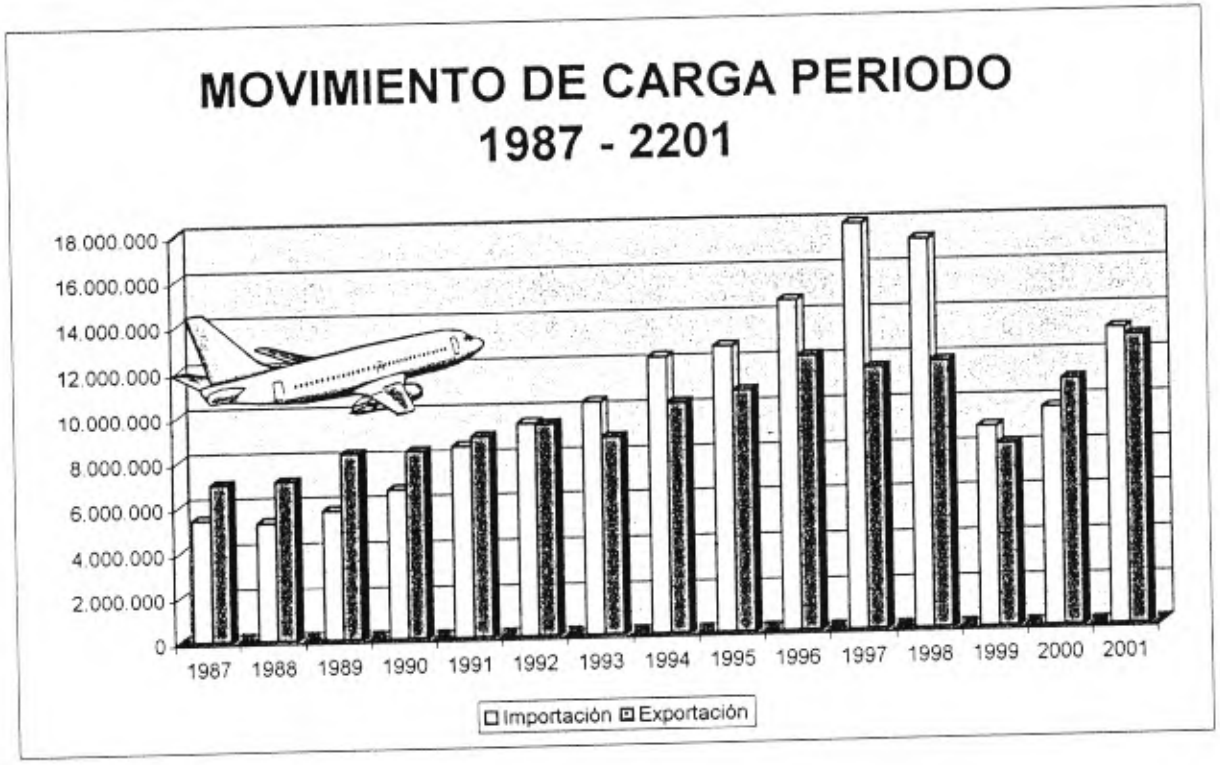
DATOS HISTORICOS DE TRAFICO (AIC)

CARGA IMPORTACIÓN

AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	5.421.132	5.263.187	5.757.150	6.624.551	8.524.066	9.472.653	10.352.760	12.263.483	12.678.000	14.656.000	17.990.000	17.251.000	8.904.000	9.694.000	13.131.000

CARGA EXPORTACIÓN

AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	6.954.781	7.042.469	8.260.316	8.313.801	8.928.054	9.421.998	8.765.919	10.254.686	10.747.900	12.183.000	11.615.616	11.846.000	8.126.000	10.960.000	12.795.000



DATOS HISTORICOS DE TRAFICO (AIC)

PASAJEROS PUENTE AEREO LLEGADOS

AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	165.594	168.955	184.405	190.125	217.692	229.600	245.727	259.311	247.854	279.311	249.357	267.863	241.312	207.509	158.503

PASAJEROS PUENTE AEREO SALIDOS

AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	167.941	168.719	191.181	192.272	218.600	229.820	241.603	266.325	242.172	288.469	247.586	254.699	244.865	214.715	160.644



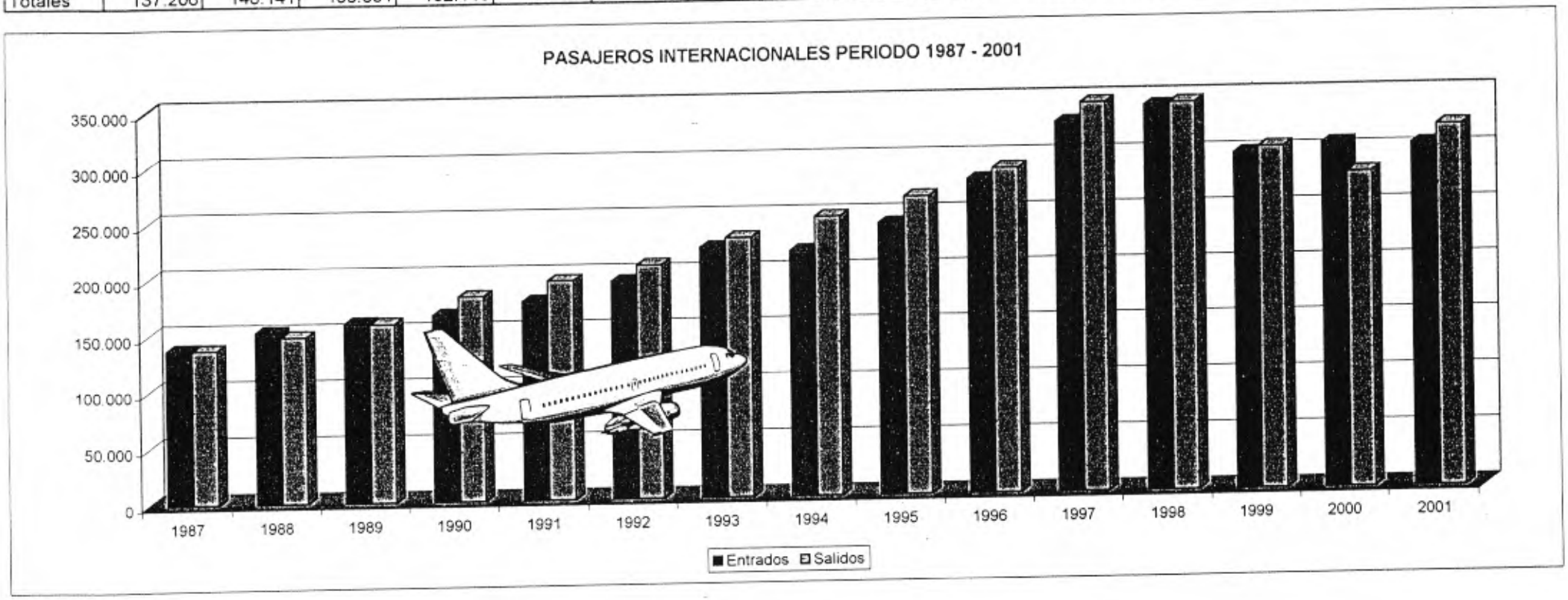
DATOS HISTORICOS DE TRAFICO (AIC)

PASAJEROS INTERNACIONALES LLEGADOS

AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	137.341	152.526	159.453	166.081	176.929	194.017	223.730	219.440	242.809	280.662	330.743	344.392	300.466	308.259	306.332

PASAJEROS INTERNACIONALES SALIDOS

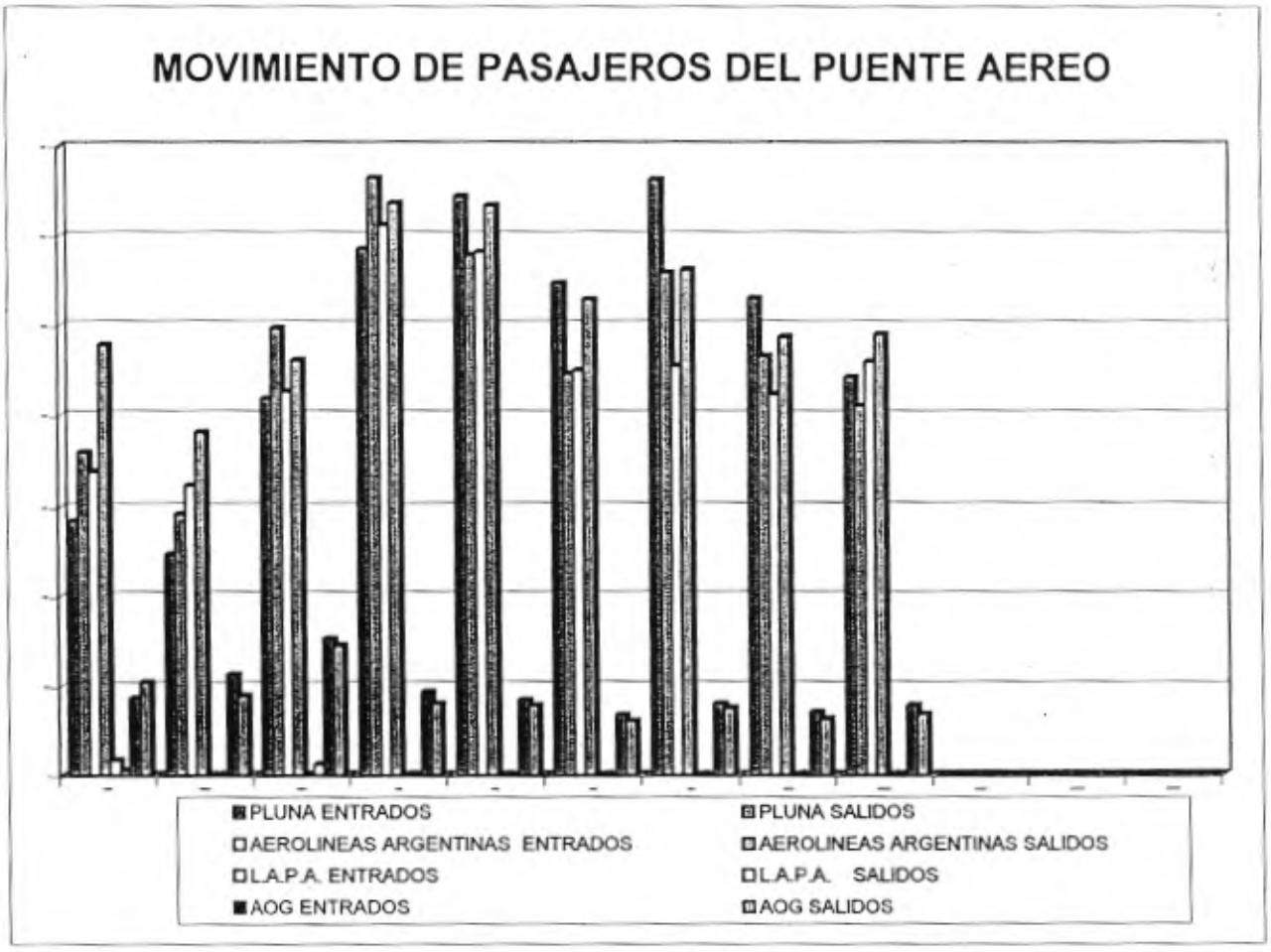
AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Totales	137.206	148.141	158.851	182.118	195.372	208.639	232.116	249.601	266.602	290.423	347.735	346.698	305.711	281.736	323.276



FUERZA AEREA
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral Césareo L. Berisso, 4 de octubre de 2002

MOVIMIENTO DE PASAJEROS PUENTE AEREO AÑO 2002

	PLUNA		AEROLINEAS ARGENTINAS		L.A.P.A.		AOG	
	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS
ENERO	2.838	3.595	3.387	4.781	164	51	861	1.039
FEBRERO	2.461	2.919	3.232	3.811	0	0	1.122	890
MARZO	4.181	4.966	4.257	4.610	9	117	1.520	1.447
ABRIL	5846	6644	6113	6361	0	0	927	799
MAYO	6436	5774	5810	6335	0	0	838	778
JUNIO	5467	4455	4495	5286	0	0	669	606
JULIO	6623	5584	4541	5617	0	0	795	750
AGOSTO	5300	4653	4225	4864	0	0	704	631
SETIEMBRE	4419	4100	4593	4894	0	0	777	680
OCTUBRE								
NOVIEMBRE								
DICIEMBRE								
TOTAL	43.571	42.690	40.653	46.559	173	168	8.213	7.620



y. 248

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
Aeropuerto Internacional de Carrasco
General Cesáreo L. Berisso,

21-10-02

MOVIMIENTO DE PASAJEROS PUENTE AEREO - AÑO 2002

MESES	PLUNA		AEROLINEAS ARGENTINAS		L.A.P.A.		A.O.G.		TOTAL		
	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	
ENERO	2.838	3.595	3.387	4.761	164	51	861	1.039	6.389	8.427	
FEBRERO	2.461	2.919	3.232	3.811	0	0	1.122	890	5.693	6.730	
MARZO	4.181	4.966	4.257	4.610	9	117	1.520	1.447	8.447	9.693	
ABRIL	5.846	6.644	6.113	6.361	0	0	927	779	11.959	13.005	
MAYO	6.436	5.774	5.810	6.335	0	0	838	778	12.246	12.109	
JUNIO	5.467	4.455	4.495	5286	0	0	669	606	9.962	8.950	
JULIO	9.906	5.551	4.587	5.562	0	0	795	754	14.493	11.113	
AGOSTO	5.300	4.627	4.225	4.864	0	0	604	665	9.525	9.491	
SETIEMBRE	4.398	4.004	4.594	4.894	0	0	816	680	8.992	8.898	
OCTUBRE									0	0	
NOVIEMBRE									0	0	
DICIEMBRE									0	0	
TOTAL	46.833	42.535	40.700	46.504	173	168	8.152	7.638	87.706	88.416	176.122

AOG es ARG Espress

DECRETO N° 153 DE FECHA 24 DE ABRIL DE 2003

fs. 251

25/04/03

24/04/03 – SUBASTA DE ACCIONES PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

VISTO: los Decretos Nos. 376/002 de 28 de septiembre de 2002 y 64/003 de 14 de febrero de 2003, relativos a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de tarrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

RESULTANDO: I) Que el art. 4to. del Decreto 376/002 reglamentó la subasta mediante oferta pública de la totalidad de las acciones de la sociedad anónima constituida al efecto por la Corporación Nacional para el Desarrollo y que son de su propiedad, fijando fecha para su realización.

II) Que por el Decreto 64/003 se modificó la fecha de la mencionada subasta y estableció la fecha límite para la recepción de consultas, aclaraciones o ampliaciones en un todo de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 y concordantes de la Ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002.

III) Que el Poder Ejecutivo está encarando el canje voluntario de títulos de deuda pública en un procedimiento que se encuentra en pleno proceso de ejecución, y se encuentra pendiente la culminación de los trámites relacionados con la aprobación del Contrato de Gestión Integral ya celebrado entre el Ministerio de Defensa Nacional y la referida Sociedad Anónima, así como los referentes a su consideración por el Banco Central.

IV) Que de acuerdo a los numerales 4 y 7 del Anexo I del Convenio y Contratación Directa celebrado el 5 de octubre del 2001 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Nacional para el Desarrollo, aprobado por resolución del Poder Ejecutivo N° 1908/001 de 20 de diciembre de 2001, para llevar adelante la llamada "Megaconcesión ", el Estado debe efectuar pagos -subsidios -a la Corporación Nacional para el Desarrollo como consecuencia del sistema adoptado -concesión de costos compartidos-por el cumplimiento de sus obligaciones.

CONSIDERANDO: Que es necesario asimismo, habilitar un instrumento que permita atender las obligaciones del Estado contraídas con la Corporación Nacional para el Desarrollo en el Anexo I del antes mencionado Contrato de 5 de enero de 2001.

ATENTO: a lo expuesto;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°.- La subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la Sociedad Anónima constituida al efecto según el artículo 22 de la Ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002, se realizará el 25 de junio de 2003, conforme a las demás condiciones establecidas en la normativa relacionada en la parte expositiva del presente Decreto.

Art. 2°.- Establécese como fecha límite para la formulación de consultas el 28 de mayo de 2003 y la fecha límite para la contestación a las consultas, aclaraciones o ampliaciones de los potenciales oferentes el 11 de junio de 2003.

Art. 3°.- Sustitúyese el numeral 4.8 del Art. 4° del Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, el que quedará redactado de la siguiente forma: " 4.8.- El producto de la subasta de las acciones propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo se destinará por ésta, deducidos los gastos incurridos por la CND para el cumplimiento del presente Decreto, a asegurar el cumplimiento de Programas Sociales y cancelar los aportes que deba hacer el Estado conforme lo establecen los numerales 4 y 7 del Anexo I del Convenio y Contratación Directa celebrado el 5 de octubre de 2001, aprobado por el Poder Ejecutivo el 20 de diciembre de 2001.

Art. 4°.- Comuníquese, publíquese, etc.

Secretaría de Prensa y Difusión
Presidencia de la República

fs. 200

DECRETO N° 192 DE FECHA 20 DE MAYO DE 2003

21/05/03

20/05/03 –MODIFICACIONES EN EL ARTÍCULO 7º DEL DECRETO Nº 376/002 EN EL RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL Y EL ANEXO A "BASES TÉCNICAS" RELATIVO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

VISTO: el Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, relativo a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

RESULTANDO: I) que el artículo 7mo. del Decreto 376/002 aprobó el "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL" y sus Anexos, entre el que se encuentra el Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que es parte integrante del citado Decreto.

II) que el referido Anexo A "BASES TÉCNICAS" se elaboró sobre la base de proyecciones de tráfico de pasajeros que contemplaban los datos históricos anuales hasta el año 2001, por lo que corresponde proceder a la actualización de tales proyecciones incluyendo el año 2002, lo que implica, como consecuencia, la modificación del tamaño del Nuevo Terminal de Pasajeros, previsto en aquellas "BASES TÉCNICAS", así como modificar las condiciones de selección y contratación del futuro Operador Aeroportuario, en lo que respecta a la capacidad técnico-operativa de éste, previstos en el "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL"

CONSIDERANDO: I) que asimismo resulta necesario atender la baja en el movimiento de aeronaves, pasajeros y carga que registra la actividad aeronáutica a nivel mundial.

II) que lo expuesto precedentemente justifica la introducción de modificaciones en relación al cronograma de obras;

ATENTO: A lo expuesto

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°.- Sustitúyese el numeral 4.7.5 "PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS" de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que quedará redactado de la siguiente forma: "El contratista presentará un anteproyecto del Terminal de Pasajeros que incluirá los accesos, la conexión con la Ruta Nacional 101, el estacionamiento vehicular y obras complementarias.

A partir del momento de la aprobación del Plan Maestro dispondrá de 360 días calendarios para su presentación ante la Unidad de Control.

La Unidad de Control dispondrá de 150 días para su evaluación. En caso de observaciones el contratista tendrá 105 días para levantarlas y la Unidad de Control dispondrá de 105 días para su aprobación final,

El proyecto ejecutivo completo será entregado 180 días a partir de la fecha de aprobación del anteproyecto. La Unidad de Control tendrá 60 días para aprobarlo.- .

Las observaciones serán levantadas en el término de 30 días y la Unidad de Control dará su aprobación a los 15 días, El inicio de las obras no podrá exceder del mes 41 a partir de la fecha de la toma de posesión

La puesta en funcionamiento de este conjunto de obras deberá ejecutarse en un plazo de 24 meses a partir de la fecha de inicio.

La puesta en funcionamiento del nuevo edificio de Rescate y Extinción de Incendios será coincidente con el Terminal de Pasajeros y los proyectos serán del mismo tipo del anterior".

Artículo 2°.- Sustitúyese el párrafo final del numeral 4,2.4 "PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA", de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que quedara redactado de la siguiente forma: "La construcción de la nueva plataforma se hará en forma simultánea a la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros y Accesos Viales".

Artículo 3°.- Sustitúyese el numeral 4.7 "NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS", 4.7.1 "GENERALIDADES", de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", bajo el título de "Dimensionado teórico del Terminal de Pasajeros", el que quedará redactado de la siguiente forma: "Se deberá dimensionar el Terminal de Pasajeros para un total de 1:300.000 pasajeros teniendo en cuenta las hipótesis del tráfico de pasajeros internacionales y Puente Aéreo en las horas pico y cumpliendo el nivel de servicio "C" de I.A.T.A.".

Artículo 4°.- Sustitúyese el numeral (1°) "Capacidad técnico-operativa", del Numeral 2.1.1 "Condiciones de selección y contratación", de la Sección 2. "OPERADOR AEROPORTUARIO", del "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL", el. que quedará redactado de la siguiente forma:"Capacidad técnico-operativa.- El Operador Aeroportuario deberá contar con experiencia en Gestión Integral y operación de Aeropuertos con una capacidad mínima de 40.000 Toneladas de carga y 2:400.000 de pasajeros al año, en un período no inferior a 8 (ocho) años dentro del período 1992-2002. Todo lo cual deberá estar debidamente certificado por la Autoridad Aeronáutica del país sede del/los aeropuertos de que se trate. Dicha certificación deberá presentarse debidamente legalizada y traducida en su caso.

Para el caso de una empresa "holding" o controlante, se tomarán en cuenta los antecedentes técnico-operativos de la empresa subsidiaria o controlada que los posea, siempre que se asegure la participación de esta última en el aporte efectivo de la experiencia técnica y operativa mediante un contrato específico con validez para todo el plazo de contratación del Operador Aeroportuario.

Artículo 5°.- La Sociedad Anónima que tiene a su cargo la administración, explotación, operación y mantenimiento del Aeropuerto Intencional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, tendrá la

opción de amortizar el bien intangible de que es titular en su condición de concesionaria de obra pública, en un plazo de tres años o en la vida útil de la inversión comprometida y realizada con el límite del plazo de la concesión.

Artículo 6.- El beneficio fiscal referido en el artículo anterior regirá desde que las acciones de la sociedad mencionada sean enajenadas mediante la subasta pública dispuesta por el Decreto 376/002, de 28 de setiembre de 2002.

Artículo 7°.- Comuníquese, publíquese, etc.

Secretaría de Prensa y Difusión
Presidencia de la República

DECRETO N° 317 DE FECHA 4 DE AGOSTO DE 2003

f. 258

05/08/03

04/08/03 - SUBASTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

VISTO: los Decretos 376/002 de 28 de setiembre de 2002, 153/2003 de 24 de abril de 2003 y 192/2003 de 20 de mayo de 2003, relativos a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

RESULTANDO: I) que el artículo 4to. del Decreto 376/002 reglamentó la subasta mediante oferta pública de la totalidad de las acciones de la sociedad anónima constituida al efecto por la Corporación Nacional para el Desarrollo.

II) que de acuerdo con lo dispuesto por el art. 1ro. del Decreto 153/2003, dicha subasta se realizó con fecha 25 de junio de 2003, la que fuera declarada desierta al no haberse formulado ninguna propuesta en dicho acto.

CONSIDERANDO: I) que en virtud de lo expuesto precedentemente resulta necesario establecer una nueva fecha para la realización de la subasta de referencia.

II) asimismo, y con el fin de lograr culminar con éxito la subasta proyectada, lo que se juzga como altamente conveniente al interés público, se estima necesario introducir algunas modificaciones respecto del Régimen de Gestión Integral.

ATENTO: A lo expuesto.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°.- La subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la sociedad anónima constituida al efecto según el artículo 22 de la ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002, se realizará el 27 de agosto de 2003, conforme a las demás condiciones establecidas en la normativa relacionada en la parte expositiva del presente Decreto.

Artículo 2°.- Establécese como fecha límite para la formulación de consultas el 10 de agosto de 2003 y la fecha límite para la contestación de las mismas a los potenciales oferentes, el 15 de agosto de 2003.

Artículo 3°.- Sustitúyense los numerales 4.4 y 4.5 del artículo 4to. del Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, los que quedarán redactados de la siguiente forma: "4.4: El adquirente de las acciones abonará, en el acto (según normas de la Bolsa de Valores), el 20% (veinte por ciento) del precio resultante de la subasta, en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) cheque o letra de cambio, a satisfacción de la Bolsa de Valores y ejecutable en plaza" "4.5: Previo al momento de la Toma de Posesión, el adquirente del

fs. 25c

paquete accionario de la CND abonará el 10 % (diez por ciento) del precio resultante de la subasta. Las acciones serán entregadas cuando se cancele la totalidad del precio y quedarán depositadas en la CND hasta la cancelación del mismo.

En el plazo de un año contado desde la realización de la citada subasta, el adquirente abonará el restante 70 % (setenta por ciento) del referido precio. Por dicho saldo de precio el adquirente suscribirá un título valor en el momento de integrar el 10% (diez por ciento) cuyo pago deberá ser garantizado por una garantía real, aval bancario o póliza de seguro de fianza. Para el caso de que el aval bancario o la póliza de seguro de fianza sean emitidas por una institución privada, ésta deberá ser de primera línea contando con filial en plaza. Las garantías deberán ajustarse al modelo del Anexo C del Contrato de Gestión Integral. Este tipo de caución deberá establecer expresamente que garantiza el pago del saldo de precio del 70% (setenta por ciento), individualizar al adquirente y que se mantendrá vigente y válida hasta el pago efectivo del saldo de referencia. En caso de incumplimiento por parte del adquirente, se resolverá de pleno derecho el Contrato de Gestión Integral por decisión unilateral del MDN y sin indemnización o restitución de ninguna especie en favor del adquirente, resultando aplicable en todos sus términos lo previsto en el numeral 5.1.2 "Liquidación del Contrato de Gestión Integral por Resolución" del "Régimen de Gestión Integral". En el plazo de 15 (quince) días hábiles posteriores a la subasta el adquirente constituirá las "Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones Primera Etapa e Integración de Capital" en el marco de lo previsto en el "Régimen de Gestión Integral" (Artículo 7° del Decreto 376/002) Asimismo deberá constituir la Garantía de Realización de Inversiones Segunda Etapa, dentro del primer día hábil del mes 37 contado a partir de la Toma de Posesión. La falta de cumplimiento de la presente obligación por parte del Contratista, será considerada como incumplimiento grave y dará lugar a la resolución del Contrato de Gestión Integral, de acuerdo con lo previsto en el numeral 5.1.1 "Resolución por Incumplimiento del Contratista" del "Régimen de Gestión Integral".

Artículo 4°.- Modificase el artículo 5° del Decreto 376/2002, en el sentido de establecer que donde dice: "Una vez abonado el precio de las acciones y constituidas las 'Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital'..." debe decir: "Una vez abonado el 30% (treinta por ciento) del precio de las acciones y constituidas las 'Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital'..."

Artículo 5°.- Modificase la "Garantía de Realización de Inversiones", a la que refiere el numeral 4.6 del artículo 4to. del Decreto 376/2002 y el punto ii) del numeral 1.4.1 "Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital", del Capítulo 1.4 "Garantías", de la Sección 1 "Marco General", del "Régimen de Gestión Integral", estableciendo que la misma comprenderá una Primera Etapa correspondiente a las obras del Grupo de Obras 1 y 2, según se define en el punto 4.1 del Anexo A del "Régimen de Gestión Integral", en la redacción conferida por el presente Decreto, la que se fija en la suma de U$S 1:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón quinientos mil) y una Segunda Etapa correspondiente a las obras del Grupo de Obras 3 y 4, también definidas en dicho Anexo A, la que se fija en la suma de U$S 2:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones).

Artículo 6°.- Establécese que los porcentajes correspondientes a los grupos de obras

Fs. 260

sobre la Garantía de Realización de Inversiones a los que refiere la parte final del punto 1.4.2 "Devolución de Garantías", del "Régimen de Gestión Integral", será el siguiente: Garantía de Realización de Inversiones Primera Etapa: Grupo 1: 70 %; Grupo 2: 30 %. Garantía de Realización de Inversiones Segunda Etapa: Grupo 3: 80 %; Grupo 4: 20 %.

Artículo 7°.- Agrégase a la nómina de obras Incluidas en el Grupo 1 "Área de Movimiento", del punto 4.1 "Definición de Grupos de Obra", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", la siguiente: "Plan de Puesta a Punto, según se define en el punto 5.1.1 del referido Anexo "A".

Artículo 8°.- Modificase el monto de la "Garantía de Cumplimiento de Contrato" a la que refiere el literal b) del artículo 5to. del Decreto 376/002 y el numeral 1.4.3 "Garantía de Cumplimiento de Contrato", del Capítulo 1.4 "Garantías", Sección 1 "Marco General", del "Régimen de Gestión Integral", la que se fija en la suma de U$S 6:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América seis millones).

Artículo 9°.- Sustitúyese el numeral 4.7 "Canon", de la Sección 4 "Condiciones de la Gestión Integral del A.I.C." del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "El canon se define como el precio anual a pagar por el Contratista al Estado como contraprestación por la Administración, Explotación, Operación, Construcción y Mantenimiento del A.I.C. El canon anual se devengará a partir del día de la Toma de Posesión, y será la mayor de estas dos cantidades: a) U$S 2:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones quinientos mil); o b) la suma resultante de multiplicar las unidades de trabajo por U$S 2,30 (dólares de los Estados Unidos de América dos, 30/100), entendiéndose por Unidad de Trabajo a cada pasajero que utilice los servicios del AIC o cada 100 kg de carga o correo.

En caso de la Unidad de Trabajo en su modalidad referida a correo o carga, se aplicará la antedicha suma de U$S 2,30 (dólares de los Estados Unidos de América dos, 30/100) sobre las primeras 30.000 (treinta mil) toneladas de carga o correo, la suma de U$S 1,725 (dólares de los Estados Unidos de América uno, 725/1000), sobre las siguientes 10.000 (diez mil) toneladas de carga o correo, esto es entre 30.000 (treinta mil) y 40.000 (cuarenta mil) toneladas de carga o correo y la suma de U$S 1,15 (dólares de los Estados Unidos de América uno, 15/100) a partir de 40.000 (cuarenta mil) toneladas de carga o correo.

El monto mínimo de canon anual (literal a) y los valores de la unidad de trabajo (literal b) se ajustarán anualmente por el procedimiento establecido en 4.13. El Contratista abonará el canon anual de la siguiente forma: 1) En el primer año del Contrato: El Contratista abonará el canon anual de la siguiente forma: a) la suma de U$S 1:250.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón doscientos cincuenta mil) que pagará dentro de los 30 (treinta) días siguientes del vencimiento del primer semestre; y b) el saldo, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer año.

2) En los años siguientes: a) la suma equivalente al 50 % del canon anual abonado efectivamente en el año anterior, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer semestre de cada año; y b) el saldo, dentro de los 30 días siguientes al vencimiento de cada año de Contrato. El atraso en el pago del canon devengará un interés mensual moratorio de LIBOR (180 días) más 2 (DOS) puntos porcentuales. Todo ello sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente. El canon será depositado en la

fs. 261

Tesorería de la DINACIA (Camino Carrasco 5519) o en el Banco de la República Oriental del Uruguay en la cuenta especial que a estos efectos se indicará, sirviendo la constancia de depósito como carta de pago. Lo percibido por este concepto será destinado a gastos de funcionamiento e inversiones de la DINACIA.

Articulo 10°.- Sustitúyese el Numeral (2°) "Capacidad económico-financiera", del Punto 2.1.1 "Condiciones de selección y contratación", de la Sección 2 "Operador Aeroportuario", del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente forma: "El Operador Aeroportuario deberá contar con un Capital Operativo correspondiente al último ejercicio, no inferior a U$S 50:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cincuenta millones), según balance confeccionado de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y auditado. El Capital Operativo se calculará como la suma del Patrimonio Neto más las Deudas Financieras a Corto y Largo Plazo.

El Capital Operativo de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Capitales Operativos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

Articulo 11°- Sustitúyese el artículo 5° del Decreto 192/003 del 20 de mayo de 2003, el que quedará redactado de la siguiente forma: "La sociedad anónima que tiene a su cargo la administración, explotación, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, tendrá la opción de amortizar el bien intangible de que es titular en su condición de concesionaria de obra pública, en un plazo de tres a cinco años a elección del contribuyente, o en la vida útil de la inversión comprometida y realizada con el límite del plazo de la concesión."

Artículo 12°- Agrégase al Numeral 4.3 "Plazo del Contrato de Gestión Integral", de la Sección 4 "Condiciones de Gestión Integral del AIC", del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Dicho plazo podrá extenderse hasta por 10 (diez) años más, a solicitud del Contratista. En tal caso, el Contratista, antes del vencimiento del año 18 contado desde la Toma de Posesión, deberá presentar al Poder Ejecutivo una revisión de su Plan Maestro donde se contemplen las inversiones necesarias para la gestión integral del AIC en el referido plazo y su correspondiente Estudio Económico-Financiero. La propuesta estará sujeta a la aprobación del Poder Ejecutivo, que podrá señalar las nuevas condiciones para que se otorgue la prórroga solicitada. La no concesión de la prórroga solicitada por el Contratista, en ningún caso podrá implicar responsabilidad para el Estado."

Artículo 13°.- Agrégase a la Sección "Precio por Servicio de Embarque (en U$S)" del Anexo "F" "Cuadro de Precios" del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Dichos precios fijos entrarán en vigencia a los 30 (treinta) días contados desde la firma del Acta de Inicio de las obras de puesta a punto en el actual Terminal de Pasajeros del AIC, período en el cual el Poder Ejecutivo dictará el correspondiente administrativo".

Artículo 14°.- Modifícase el Punto 5.1.1 "Plan de Puesta a Punto", de Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", estableciendo que el Contratista deberá incluir dentro del Plan de Puesta Punto, la implementación de un sistema de embarque al avión protegido de las inclemencias del tiempo (pasarela telescópica o sala móvil "mobil lounge"), el que deberá entrar en servicio al primer día del mes 9 contado desde la Toma

262

de Posesión."

Artículo 15°.- Agrégase al Punto 5.1 "Infraestructura Edilicia y Vial del Área Pública", Punto "Gestión de la Conservación y Operación de la Infraestructura", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Una vez aprobados cada uno de estos dos planes, conjuntamente con el inicio de obras se suscribirán las correspondientes Actas de Inicio de Obras."

Artículo 16°.- Modificase el Punto 4.6,9 "Presentación de Proyecto y Cronograma de Obras", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "El plazo máximo para la puesta en funcionamiento de la nueva Terminal de Cargas sus accesos, la conexión con el Camino Carrasco, el estacionamiento vehicular y las obras complementarias, será el último día del año 5 contado desde la Toma de Posesión.

El Proyecto Ejecutivo correspondiente será entregado a la Unidad de Control al menos 60 días antes de la fecha del inicio de las obras.

La Unidad de Control tendrá 15 días para aprobarlo. En caso de observaciones el Contratista tendrá 15 días para levantarlas y la Unidad de Control dispondrá de 15 días para su aprobación final.

Artículo 17°.- Modificase el Numeral 4.12 "Precios" del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "Los precios de los servicios bajo responsabilidad del contratista y sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo de acuerdo al numeral 4.13 se encuentran establecidos en el Anexo "F". Los valores referidos en dicho Anexo para los precios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, precios a la carga y precios del régimen de libre prestación de servicio de atención en tierra a aeronaves a cobrarse a quienes presten dicho servicio, constituyen precios máximos, pudiendo el Contratista establecer precios menores si lo considera conveniente. Los precios de embarque referidos en el Anexo "F" se consideran fijos e incluyen lo establecido en el artículo 476 de la ley 16.320 de fecha 1ro. de noviembre de 1992.

Los precios por los servicios a las compañías de aviación y que no estén comprendidos en el referido Anexo "F", así como sus modificaciones, serán propuestos por el Contratista y aprobados por la Unidad de Control. Los restantes precios no comprendidos en lo anterior, serán establecidos libremente por el Contratista y deberán ser comunicados a la Unidad de Control con una antelación no inferior a 30 (treinta) días a su vigencia.

Todos los precios deberán guardar razonabilidad con los precios del mercado local en consideración a la calidad y tipo de servicio que se presta.-

El Contratista podrá proponer a la Unidad de Control, el establecimiento de precios que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación obedezca a la prestación de nuevos servicios para usuarios y operadores."

Artículo 18°. - Comuníquese, publíquese, etc.

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 1

I) CONSULTA N° 1 :

Se solicita "una estimación de los presupuestos para la construcción de las Obras Nuevas y de los Mantenimientos requeridos, así como de los plazos requeridos para su ejecución."

RESPUESTA: El cronograma de Plan Maestro se encuentra en el Anexo A- BASES TÉCNICAS-Numeral 3 en sede de " PRESENTACIÓN". El cronograma de OBRAS NUEVAS se encuentra en el Capítulo 4 OBRAS NUEVAS, según el siguiente detalle:

Numeral 4.2.4 : Pista 06/24, Rodajes, Mantenimiento de la plataforma actual y Nueva plataforma.

Numeral 4.3.3.: Ayudas Visuales.

Numeral 4.6.9.: Terminal de Carga.

Numeral 4.7.5 : Terminal de Pasajeros y Edificio de Bomberos.

El cronograma de MANTENIMIENTO se encuentra en el Capítulo 5 GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA, según el siguiente detalle:

Numeral 5.1: Infraestructura edilicia y vial del área pública

Numeral 5.2: Pavimentos del área de movimiento

Los presupuestos de la totalidad de las obras nuevas a ejecutar y de mantenimiento son propios de cada oferente y deberan ser elaborados por este. Se debera tener en cuenta todos los elementos inherentes a la correcta ejecución de las obras y el correcto funcionamiento del Aeropuerto de acuerdo a lo exigido en el Decreto.

II) CONSULTA Nº 2:

" Considerando que respecto del tema de la fecha de presentación de consultas por parte de los interesados se informa de la existencia de dos plazos diversos, por un lado en la presentación del Menú Principal de la Gestión Integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco se da cuenta que el mismo vence el 17/1/03 y por otro lado en la Sección I Numeral 1.1. del Régimen de Gestión Integral que el mismo vence el 26/11/02 se solicita se aclare cual es el vencimiento del plazo para la realización de consultas."

RESPUESTA: El plazo para formular consultas vence el 17/1/03. Las respuestas y aclaraciones que las consultas hayan originado serán publicadas para conocimiento de todos los interesados en la pagina WEB de DINACIA- www.dinacia.gub.uy- en un plazo no superior a 15 días a contar desde aquella fecha.

INFORMACIÓN ADICIONAL DE ACUERDO AL ART. 4.2 DEL DECRETO

Se proporciona la siguiente información disponible, para facilitar a los interesados la confeccion de su plan de negocios:

Facturacion Free - Shop

Año	*Facturación anual U$S*
1995	*20:055.000*
1996	*23:326.715*
1997	*25:921535*
1998	*24:472.430*
1999	*22:498.435*
2000	*20:710.805*
2001	*15:817.635*
2002 (enero – octubre)	*8:521.905*

RECAUDACIÓN DE D.G.I.A POR CONCEPTO DE CONCESIONES

EXPLOTACIÓN PUBLICITARIA.

AÑO	IMPORTE U$S
1999	365.214
2000	417.183
2001	398.965
2002 (enero – octubre)	311.063

Nota: los valores corresponden al 20 % de los montos declarados de facturación por parte de la empresa concesionaria. El valor incluye un cannon mensual fijo de 20.000 U$S que paga la empresa concesionaria.

SERVICIO DE ATENCIÓN EN TIERRA DE AERONAVES.

AÑO	IMPORTE U$S
2000	1:331.038
2001	1:062.459
2002 (enero – octubre)	794.020

Nota: los valores corresponden al 15 % de los montos declarados de facturacion por parte de la empresa concesionaria.

A partir de la toma de posesión el contratista percibira por el Regimen de Libre Prestación del Servicio lo dispuesto en el anexo F del Regimen de Gestion Integral.

TERMINAL DE CARGAS.

AÑO	IMPORTACIÓN (U$S)	EXPORTACIÓN(U$S)
2000	1:310.991	113.576
2001	1:038.491	106.641
2002 (enero – octubre)	612.512	68.849

Nota: los valores corresponden a un 15 % sobre el movimiento de cargas de exportación y un 20 % sobre el movimiento de cargas de importacion de los montos declarados de facturacion por parte de la empresa concesionaria.

El presente Decreto en su anexo F modifica el regimen tarifario.

fs. 28

ATERRIZAJE Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

AÑO	ATERRIZAJE (U$S)	ESTACIONAMIENTO (U$S)
2000	1:747.809	67.622
2001	2:189.740	127.757
2002 (enero – octubre)	2:084.089	76.457

tipo de servicio que se preste. Las modificaciones a dichos precios deberán comunicarse a la Unidad de Control con una antelación no inferior a los 30 días desde su vigencia.

Anexo G Numeral 4° (Cometidos de la Unidad de Control)

Supervisar la política de precios, tarifas y actualizaciones utilizada o propuesta en su caso por los Contratistas o Concesionarios, a los efectos que contemple los diferentes intereses involucrados....

Art. 5.1.1. del R.G.I. (Causales de resolución de Contrato)

(6) No respetar, en forma reiterada y debidamente verificada por el MDN, el máximo estipulado en los precios por sus servicios, realizando cobranzas que no sean las estipuladas y aprobadas por el MDN.

(17) Trato discriminatorio, arbitrario, abusivo o inadecuado a los usuarios del AIC, fehacientemente comprobado.

El contratista responsable de la gestión y explotación del AIC tendrá como objetivos principales cumplir con las inversiones exigidas en las bases, brindar servicios eficientes y de calidad y fijar precios que contemplen los diferentes intereses involucrados. El contralor se hará sobre el cumplimiento de esos fines. Los costos del Concesionario son propios de su ecuación económica y deberán ser los adecuados para el cumplimiento de los objetivos mencionados.

IV) TEXTO DE LA CONSULTA:¿ Que grado de participación de las compañías aéreas en la Unidad de Control se ha previsto y en caso de no haberse previsto participación se las incluya como miembros activos con voz y voto?

RESPUESTA: En el articulo 4 del Anexo G se prevé la constitución de un Comité de Usuarios de Aeropuertos objeto de gestión integral o concesiones. Ese es el ámbito de participación previsto.

V) TEXTO DE LA CONSULTA Solicita se anule o se revea la cuantía del precio de traslado y almacenamiento de contenedores

RESPUESTA: El objeto de lo solicitado no se encuadra dentro de lo establecido en el art. 8 del Dec. 376/02

VI) **TEXTO DE LA CONSULTA Solicita que el precio por paletizacion y contenerizacion no sea cobrado a las compañías aéreas sino a sus clientes**

RESPUESTA: Del texto del Anexo F no surge que haya habido un cambio en el sistema vigente, mas allá del monto de las tarifas.

VII) **TEXTO DE LA CONSULTA: Solicita se aclare si esta previsto establecer la exoneración del precio de estacionamiento de los empleados de las compañías aéreas y demás actividades vinculadas a la gestión o bien se le establezca un precio nominal.**

RESPUESTA : Los precios a percibir por el contratista pueden ser objeto de una negociación con el usuario y se regiran por lo dispuesto en el punto 4.12 Precios del Regimen de Gestion Integral.

VIII) **TEXTO DE LA CONSULTA:¿ Si el aumento de precios de embarque de pasajeros previsto se aplicara luego de realizadas las inversiones?**

RESPUESTA : El aumento de precios de embarque de pasajeros previstos en el régimen general se aplicara a partir de la fecha de la toma de posesión de la gestión del AIC

IX) **TEXTO DE LA CONSULTA: Se aclare el texto del Anexo F estableciendo que los pasajeros en conexión y aquellos de vuelos alternados estarán exonerados del precio de embarque**

RESPUESTA: El precio de embarque se encuentra exonerado, entre otros, para los pasajeros en transito (Anexo F) Los pasajeros de vuelos alternados se consideran amparados en dicha exoneración

X) **TEXTO DE LA CONSULTA : Se incluya dentro de las exoneraciones del precio de embarque a los empleados de las compañías aéreas en misión de servicio**

RESPUESTA: Solo se ha previsto la exoneración para "los miembros de las tripulaciones que figuren en los manifiesto de vuelo "(Anexo F)

XI) **TEXTO DE LA CONSULTA: ¿ Que tipo de cobertura medica o de primeros auxilios se prevé que exista en el aeropuerto y que alcance tendrá la misma?**

RESPUESTA : El Estado se hara cargo de los cargo de los casos de desastre aereo cubiertos en el Plan de Emergencia y el contratista sera responsable de la cobertura medica necesaria para los espacios publicos.

XII) **TEXTO DE LA CONSULTA:¿ Solo el contratista o concesionario podrá prestar servicios en régimen de puerto libre, o habrá usuarios (terceros) autorizados ?**

RESPUESTA: Solo el contratista prestara servicios en regimen de puerto libre, pudiendo encomendar su ejecución a terceros.

FE DE ERRATAS DEL COMUNICADO N° 1:
Se sustituye la Nota que luce al pie del cuadro "TERMINAL DE CARGAS"por la siguiente: " Los valores corresponden a un 20% sobre el monto de facturación de carga de exportación declarado por la empresa concesionaria y a un 30% sobre el monto de facturación de carga de importación declarado"

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO Nº 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO Nº 3

CONSULTA Nº 1:

Se solicita " semana típica del tráfico aeroportuario, desglosada por días y horas, tipos de tráfico, tanto en salidas como en llegadas, para pasajeros y para aeronaves".

RESPUESTA: La semana típica será motivo de cálculo por parte del interesado. Se agrega información sobre actual movimiento diario de aeronaves en el A.I.C. en el año 2003, en particular la semana comprendida entre el día 6 al 12 de enero de dicho año.

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 06/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	VRG	B733	PPVOS	8919 - 6	SBPA	SBPA	0:08	5:45		1	49	92	
2	LAN	B763	CCCZY	7301	KMIA	SAEZ	2:34	3:54		1	0	0	
3	PUA	B732	CXBOO	222	.....	SBGR	.....	7:00				97	
4	PUA	B732	CXBON	151	.....	SABE	.....	8:10				90	
5	AOG	JS32	LVZSB	5682-3	SABE	SABE	8:06	8:43	1		3	10	
6	ARG	B732	LVLEB	1202-3	SABE	SABE	8:40	9:20	1		38	58	
7	PUA	B732	CXBON	152-3	SABE	SABE	9:59	10:56	1		32	60	
8	ARG	B732	LVZYY	1218-9	SAEZ	SAEZ	10:12	11:54	1		59	64	
9	PUA	B733	CXPUA	231-707	SBGR	SGAS	10:16	11:27	1		73	114	
10	AFB	F28	LVWZC	5540-1	SAEZ	SAEZ	11:10	12:23	1		28	55	
11	AEROTAX	BE58	ZPTOL	1	SGAS	SGAS	11:35	15:45	1		0	0	
12	PUA	B732	CXBOO	223-8	SBGR	SBGR	12:28	17:35	1		65	110	
13	ARG	B732	LVZTY	1204-5	SABE	SABE	13:10	14:57	1		37	46	
14	UAL	B763	N643UA	855-4	SAEZ	SAEZ	14:24	20:00	1		70	86	
15	AAL	B763	N396AN	943-900	SAEZ	SAEZ	15:07	19:03	1		64	124	
16	AVIOPAR SA	BE58	ZPTVF	1	SGAS	SGAS	15:24	17:05	1		1	0	
17	LAN	A320	CCCOT	900-1	SCEL	SCEL	15:43	16:40	1		53	123	
18	AOG	JS32	LVZSB	5684-5	SABE	SABE	16:53	16:17	1		5	11	
19	PUA	B732	CXBOP	156-7	SABE	SABE	16:27	17:16	1		40	82	
20	PUA	B732	CXPUA	708-230	SGAS	SBGR	17:00	18:16	1		20	116	
21	ARG	B732	LVZYN	1210-1	SABE	SABE	17:33	19:28	1		29	48	
22	QCL	E110	CXVIP	7	.....	SAEZ	.....	19:23				0	
23	TAM	F100	PTMQV	701-0	SAEZ	SAEZ	20:08	20:50		1	21	34	
24	PUA	B732	CXBOP	160	SABE	.....	20:12	.....		1	41		
25	AEROMAS	E110	CXMAS	7	.....	SAEZ	.....	21:15				0	
26	AOG	JS32	LVZSB	5688-9	SABE	SABE	21:46	22:05		1	5	9	
27	VRG	B733	PPVOS	8918	SBPA	.....	23:42	.....		1			
TOTAL									17	6	733	1429	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

P. 273

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 07/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	PUA	B732	CXBOO	229-151	SBGR	.....	0:12	.....		1	39	0	
2	MSM	E110	CXMAS	7	SAEZ	SAEZ	0:28	21:33		1	0	0	
3	VRG	B733	PPVOS	8919	....	SBPA	....	5:33			0	70	
4	PUA	B732	CXBOP	222	....	SBGR	....	7:14			0	98	
5	PUA	B732	CXBOO	151	....	SABE	....	8:03			0	31	
6	MSM	PAZT	CXBDI	7	SBKP	SBPK	20:02	8:20		1	3	3	
7	AOG	JS32	LVZOW	5682-6	SABE	SULS	8:21	8:42	1		16	2	
8	ARG	B732	LVZSW	1202-3	SABE	SABE	8:44	9:28	1		65	52	
9	ARG	B732	LVZXU	1218-9	SAEZ	SAEZ	9:17	11:58	1		53	71	
10	PUA	B763	CXPUB	803-2	SBGL	SBGL	9:37	18:49	1		141	171	
11	PUA	B732	CXBON	152-3	SABE	SABE	9:54	10:55	1		56	43	
12	PUA	B733	CXPUA	231-401	SBGR	SCEL	10:19	11:20	1		94	44	
13	MSM	PA38	CXBKC	6	SUMU	SUMU	11:20	10:33	1		0	0	
14	COOP.RED ARCO	PA34	LVLZJ	3	SADD	SADD	10:53	16:45	1		2	2	
15	AFB	F28	LVWZC	5540-1	SAEZ	SAEZ	11:02	12:20	1		38	55	
16	AEROTAX	C310	ZPTNI	1	SGAS	SGAS	11:35	12:48	1		0	0	
17	LAN	B732	CCCRS	900-1	SCEL	SCEL	11:40	16:40	1		97	83	
18	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	SAEZ	11:54	18:30	1		0	0	
19	PUA	B732	CXBOP	223-228	SBGR	SBGR	12:32	17:13	1		78	109	
20	ARG	B732	LVZSW	1204-5	SABE	SABE	12:58	15:00	1		44	71	
21	AAL	B763	N388AA	943-900	SAEZ	SAEZ	13:26	18:58	1		81	108	
22	AOG	JSTA	LVZRL	5684.5	SABE	SABE	15:43	16:08	1		5	16	
23	PUA	B733	CXPUA	402.230	SCEL	SBGR	16:25	18:32	1		32	107	
24	PUA	B732	CXBON	156.7	SABE	SABE	16:27	17:16	1		21	59	
25	ARG	B732	LVZSW	1210.1	SABE	SABE	17:39	19:35	1		35	70	
26	BARRETO	C172	CXAYZ	3	SUAA	SUAA	18:29	19:14	1		0	0	
27	UAL	B763	N655UA	7.854	SAEZ	SAEZ	18:46	20:14	1		0	65	
28	PUA	B732	CXBON	160	SABE	.....	19:58	.....		1	47	0	
29	TAM	F100	PTMQV	700.1	SAEZ	SAEZ	20.43	21:24		1	83	20	
30	AOG	JS31	LVZRL	5688.9	SABE	SABE	21:31	21:46		1	3	7	
31	VRG	B733	PPVOS	8.918	SBPA	.....	23:55	.....		1	44	0	
TOTAL									21	7	1077	1357	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 08/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	PUA	B732	CXBOP	229	SBGR	....	0:15	.....		1	41	0	
2	MSM	E110	CXMAS	7	SAEZ	SUPU	0:16	12:47		1	0	0	
3	VRG	B733	PPVOS	8919	.....	SBPA	.....	5:45			0	119	
4	PUA	B732	CXBOP	222	.....	SBGR	.....	7:04			0	89	
5	MSM	C208	CXMAX	101	SUSO	SUSO	20:21	7:36		1	0	0	
6	AOG	JS31	LVZST	5682.3	SABE	SABE	8:03	8:35	1		8	6	
7	PUA	B732	CXBON	151	.....	SABE	.....	8:07			0	69	
8	ARG	B732	LVWTX	1202.3	SABE	SABE	8:43	9:18	1		60	48	
9	ARG	B732	LVZYY	1218.9	SAEZ	SAEZ	9:29	11:59	1		47	68	
10	PUA	B732	CXBOO	152.3	SABE	SABE	10:07	10:51	1		43	42	
11	PUA	B733	CXPUA	231.0	SBGR	SBGR	10:43	18:31	1		100	116	
12	LAN	B732	CCCRP	900.1	SCEL	SCEL	11:36	16:31	1		75	91	
13	AFB	FK28	LVWZC	5540.1	SAEZ	SAEZ	11:43	12:44	1		45	60	
14	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	SAEZ	11:46	19:25	1		0	0	
15	UAL	B763	N648UA	855.4	SAEZ	SAEZ	12:21	21:00	1		48	57	
16	PUA	B732	CXBOP	223.157	SBGR	SABE	12:24	17:15	1		87	79	
17	ARG	B732	LVWTX	1204.5	SABE	SABE	13:01	15:00	1		50	48	
18	AAL	B763	N377AA	943	SAEZ	SAEZ	13:13	18:59	1		73	59	
19	AOG	JSTA	LVZSB	5684	SABE	SABE	15:40	16:14	1		7	4	
20	MAILHOS	C182	CXBLH	3	SUPE	SUAA	16:05	16:44	1		0	0	
21	PUA	B732	CXBOO	156.228	SABE	SBGR	16:25	17:27	1		32	109	
22	ARG	B732	LVWTX	1210.1	SABE	SABE	17:41	19:38	1		42	87	
23	PUA	B732	CXBOP	160	SABE	.....	20:03	.....		1	62	0	
24	TAM	F100	PTMQV	701-0	SAEZ	SAEZ	20:12	20:55		1	23	32	
25	MSM	C208	CXMAX	7	.....	SAEZ	.....	21:26			0	0	
26	AOG	JS32	LVZSB	5688-9	SABE	SABE	22:02	22:42		1	3	13	
27	VRG	B733		8.918	SBPA	.....	23:55	.....		1	43	0	
TOTAL									16	7	889	1196	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 09/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	PUA	B733	CXPUA	229-220	SBGR	SBGR	0:20	7:34		1	33	119	
2	MSM	C208	CXMAX	7	SAEZ	SUTB	0:40	7:37		1	0	0	
3	VRG	B733	PPVNY	8919	....	SBPA	....	5:43				29	
4	PUA	B732	CXBOP	151	....	SABE	....	10:04				54	
5	AOG	JS32	LVZST	5682-3	SABE	SABE	8:12	8:40	1		3	9	
6	ARG	B732	LVZYG	1202-3	SABE	SABE	8:57	9:39	1		76	51	
7	Nva. MEHLEM	C210	CXBKZ	3	SUAA	SUPE	9:10	9:44	1		0	0	
8	ARG	B732	LVZIE	1218-9	SAEZ	SAEZ	9:25	11:58	1		39	42	
9	LAN	A320	CCCOF	900-1	SCEL	SCEL	9:33	10:35	1		64	101	
10	PUA	B763	CXPUB	803-401	SBGL	SCEL	9:53	11:34	1		101	34	
11	PUA	B732	CXBOP	152-3	SABE	SABE	10:10	11:06	1		63	36	
12	PUA	B732	CXBOO	231-228	SBGR	SBGR	10:28	17:11	1		92	105	
13	PUA	B732	CXBON	2232.	SULS	SBGR	11:03	11:50	1		0	31	
14	AFB	FK28	LVWZC	5540.1	SAEZ	SAEZ	11:04	12:15	1		42	43	
15	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	SAEZ	12:04	19:29	1		0	0	
16	UAL	B763	N64UA	855.4	SAEZ	SAEZ	12:43	20:03	1		64	75	
17	SERVJET	ASTRJ	PTMBZ	7	SBGL	...	12:48	...	1		7		
18	ARG	B732	LVWTX	1204.5	SABE	SABE	13:16	15:08	1		75	72	
19	PEDROGOZO S.A	PA18	LVIDD	3	ROU	SADD	13:30	14:50	1		0	0	
20	AAL	B763	N361AA	943.00	SAEZ	SAEZ	15:20	19:00	1		69	149	
21	AOG	JSTA	LVZOW	5684.5	SABE	SABE	16:02	16:31	1		13	16	
22	AB.LAS MERCED	PA24	LVCWV	3	SADF	...	16:26	...	1		0		
23	PUA	B732	CXBOP	156.230	SABE	SBGR	16:30	18:33	1		63	112	
24	PUA	B763	CXPUB	402.802	SCEL	SBGR	17:00	18:38	1		57	163	
25	ARG	B732	LVZYG	1210.1	SABE	SABE	17:39	19:37	1		86	101	
26	PUA	B732	CXBON	2.233.163	SULS	SABE	19:56	20:52		1	6	0	
27	MSM	C208	CXMAX	SUAG	202	.....	20:30	.....		1	0		
28	MSM	E110	CXMAS	7	.....	SAEZ	.....	21:34				0	
29	AOG	JSTA	LVZST	5688.9	SABE		21:36			1	19	14	
30	PUA	B732	CXBON	164	SABE	.....	22:21	.....		1	83		
TOTAL									21	6	1055	1356	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL Y X

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 10/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	MSM	E110	CXMAS	7	SAEZ	.....	0:23	.....		1	0	0	
2	VRG	B733	PPVNY	8918-9	SBPA	SBPA	2:24	5:31		1	25	53	
3	TAM	F100	PTMQW	700-1	SAEZ	SGAS	2:46	3:24		1	33	10	
4	PUA	B732	CXBON	222	....	SBGR	....	7:09			0	90	
5	MSM	PAZT	CXBDI	7	ROU	SUAA	14:31	7:10	1		0	0	
6	PUA	B732	CXBOO	051-151	SULS	SABE	7:54	8:27	1		0	47	
7	AOG	JS32	LVZOW	5682-3	SABE	SABE	8:08	8:34	1		2	4	
8	ARG	B732	LVLEB	1202-3	SABE	SABE	8:44	9:23	1		54	33	
9	ARG	B732	LVZTJ	1218-9	SAEZ	SAEZ	9:21	11:50	1		47	69	
10	ROYAL AIR	C560	LVWDR	7	SABE	SABE	9:32	18:04	1		8	8	C.CTE.AIR DISPATCH
11	LAS MERCEDES	PA24	LVCWV	7	....	SADF	....	10:05			0	0	
12	PUA	B733	CXPUA	152-3	SABE	SABE	10:08	10:49	1		49	19	
13	LAN	A320	CCCOE	900-1	SCEL	SCEL	10:15	14:14	1		65	83	
14	PUA	B732	CXBON	231.703	SBGR	SGAS	10:40	10:27	1		108	17	
15	SERVI-JET	ASTRJ	PTMBZ	7	....	SBGL	....	10:54			0	7	
16	AFB	FK28	LVWZC	5540.1	SAEZ	SAEZ	11:07	12:28	1		37	63	
17	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	SUCA	12:01	16:35	1		0	0	
18	UAL	B763	N652UA	855.4	SAEZ	SAEZ	12:25	19:59	1		63	76	
19	PUA	B732	CXBON	223-8	SBGR	SBGR	12:42	17:12	1		79	99	
20	ARG	B732	LVLEB	1204-5	SABE	SABE	13:04	14:58	1		62	45	
21	AAL	B763	N366AA	943-900	SAEZ	SAEZ	13:13	18:53	1		100	132	
22	ARG	B732	LVZTJ	1216-7	SAEZ	SAEZ	16:00	17.38	1		7	87	
23	PUA	B733	CXPUA	156-7	SABE	SABE	16:37	17:31	1		52	97	
24	MSM	PA38	CXBKC	6	SUAA	SUAA	17:54	17:00	1		0	0	
25	PUA	B732	CXBOP	704.230	SCEL	SBGR	17:16	18:20	1		6	90	
26	ARG	B732	LVWSY	1210.09	SABE	SABE	17:44	18:29	1		64	70	
27	MSM	E110	CXMAS	7	.....	SUCA	.....	18:59			0	0	
28	MSM	C208	CXMAX	104	SUSO	SUSO	19:26	7:30	1		0	0	
29	QCL	E110	CXVIP	7	.....	SAEZ	.....	19:35			0	0	
30	MSM	PA38	CXBKC	6	SUMU	SUMU	19:40	18:35		1	0	0	
31	ARG	B732	LVZYN	1212.3	SABE	SABE	20:33	21:05		1	69	45	
32	AOG	JSTA	LVZST	5688.9	SABE	SABE	21:29	23:14		1	18	2	
33	W.W.W. SA	PA31	LVWEV	7	SULS	.....	21:44	.....		1	0	0	ALTERNADO
34	VRG	B733	PPVOW	8.922	SCEL	.....	21:50	.....		1	3	0	ALTERNADO
35	PLEIN AIR	BE20	LVZSE	7	SULS	.....	21:54	.....		1	0	0	AIR DISPATCH
36	ARG	B732	LVZYN	1.213	SUMU	.....	21:56	.....		1	0	0	QRF X METEO
37	ARG	MD88	LVVBX	1.257	SBGL	.....	22:00	.....		1	0	0	ALTERNADO
TOTAL									21	11	951	1246	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : **11/01/2003**

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	ARG	MD88	LVVBX	1257	.....	SAEZ	.....	0:23			0	0	ALTERNADO
2	ARG	B732	LVZYN	1213	.....	SABE	.....	0:40			0	0	
3	VRG	B733	PPVNY	8918.22	SBPA	SAEZ	0:55	1:27		1	39	0	
4	PUA	B733	CXPUA	262	SABE	.....	1:00	.....		1	0	0	
5	MSM	C208	CXMAX	7	SAEZ	SAEZ	4:20	1:40		1	0	0	
6	VRG	B733	PPVOW	9829	.....	SAEZ	.....	4:08			0	0	
7	VRG	B733	PPVNY	9828.19	SAEZ	SBPA	3:18	5:36		1	0	0	
8	PUA	B733	CXPUA	222	.....	SBGR	.....	7:00			0	72	
9	AOG	JS32	LVZRL	5682.3	SABE	SABE	7:39	8:05	1		13	0	
10	PLEIN AIR	BE20	LVZSE	3	...	SABE	...	9:30			0	0	C,CTE.AIR DISPATCH
11	PUA	B763	CXPUB	803.4	SBGL	LEMD	9:51	12:03	1		138	164	
12	MSM	PA38	CXBKC	6	SUMU	SUMU	10:44	10:12	1		0	0	
13	PUA	B732	CXBOP	231.230	SBGR	SBGR	10:23	18:57	1		83	116	
14	MSM	E110	CXMAS	7	SUCA	SBKP	10:37	11:28	1		0	0	
15	PUA	B732	CXBON	153	.....	SABE	.....	10:48			0	58	
16	AFB	F28	LVWZC	5540.1	SAEZ	SAEZ	10:57	12:25	1		44	57	
17	ARG	B732	LVZIE	1218.9	SAEZ	SAEZ	11:46	12:21	1		35	89	
18	W.W.W.S.A	PA31	LVWEV	7	.....	SADD	.....	11:44			0	0	
19	LAN	B732	CCCRS	900.1	SCEL	SCEL	12:00	16:45	1		94	104	
20	UAL	B763	N644UA	855.4	SAEZ	SAEZ	12:14	19:46	1		52	76	
21	PUA	B733	CXPUA	223.401	SBGR	SCEL	12:46	13:31	1		94	35	
22	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	SAEZ	12:53	15:47	1		0	0	
23	PUA	B732	CXBOO	154-9280	SABE	SBFL	13:02	13:55	1		27	83	
24	AAL	B763	N369AA	943.0	SAEZ	SAEZ	13:21	19:01	1		66	113	
25	ARG	B732	LVZSW	1204.5	SABE	SABE	14:18	15:00	1		40	32	
26	ARG	B732	LVZSW	1210.9	SABE	SABE	17:41	18:28	1		39	34	
27	PUA	B732	CXBOO	9.281.161	SBFL	SABE	17:54	18:39	1		84	29	
28	PUA	B733	CXPUA	4.029.290	SCEL	SBMO	18:54	19:56	1		23	16	
29	PUA	B732	CXBOO	162	SABE	.....	21:01	.....		1	26	0	
30	AERO.A SALTO	C402	CXTAS	7	SUAA	.....	22:38	.....		1	0	0	
31	PUA	B732	CXBON	404	SULS	.....	23:16	.....		1	0	0	
32	MSM	E110	CXMAS	7	SBKP	.....	23:46	.....		1	0	0	
TOTAL									17	8	897	1078	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario 11) Fumigación 12) Cargueros

A - 278

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

NOMINA DE AVIONES QUE OPERARON EN EL AEROPUERTO INT.DE CARRASCO.

DPTO. DE OPERACIONES DEL A.I.C

FECHA : 12/01/2003

PLANILLA DE MOVIMIENTO DE AERÓDROMO

	Propietario	Tipo de Aeronave	Matrícula	Vlo.o Cat.	Procedencia	Destino	Hora de Llegada	Hora de Salida	Operación		Pasajeros		Observaciones
									Diur.	Noct.	Ent.	Sal.	
1	VRG	B733	PPVNY	8918.9	SBPA	SBPA	0:37	5:39		1	41	58	
2	PUA	B732	CXBON	303.4	SAEZ	SAEZ	5:36	3:21		1	0	0	
3	PUA	B732	CXBON	9272	.....	SBPS	.....	6:43			0	11	
4	PUA	B733	CXPUA	9291-019	SBMO	SULS	6:54	12:26	1		19	0	
5	PUA	B732	CXBOO	2.220	.....	SBGR	.....	7:06			0	91	
6	ARG	B732	LVZRE	1218-9	SAEZ	SAEZ	9:21	11:54	1		62	81	
7	PUA	B732	CXBOP	231-155	SBGR	SABE	10:37	15:05	1		84	50	
8	AERO A. SALTO	C402	CXTAS	7	.....	SUAA	.....	10:50			0	0	CTA.CTE Y BASE
9	AFB	FK28	LVWZC	5540-1	SAEZ	SAEZ	10:57	12:23	1		60	49	
10	QCL	E110	CXVIP	7	SAEZ	.....	12:19	.....	1		0	0	
11	UAL	B763	N641UA	855-4	SAEZ	SAEZ	12:21	20:01	1		80	64	
12	ARG	B732	LVWSY	1204	SABE	SABE	13:00	15:03	1		15	46	
13	PUA	B732	CXBOO	2221-224	SBGR	SULS	13:16	14:08	1		14	19	
14	AAL	B763	N366AA	943-900	SAEZ	SAEZ	13:25	19:04	1		78	160	
15	PUA	B763	CXPUB	805-802	LEMD	SBGL	14:22	18:48	1		73	167	
16	LAN	A320	CCCOT	900-1	SCEL	SCEL	15:48	16:48	1		64	119	
17	ARG	B732	LVZYN	1216-7	SAEZ	SAEZ	16:10	17:34	1		50	88	
18	PUA	B732	CXBOP	156-2234	SABE	SULS	16:38	17:27	1		28	13	
19	PUA	B732	CXBON	306-230	SAEZ	SBGR	17:03	18:28	1		18	113	
20	ARG	B732	LVWSY	1210-1	SABE	SABE	17:38	19:33	1		43	94	
21	LAN	B763	CCCZZ	7.163	KMIA	SCEL	18:22	19:52	1		0	0	CARGO
22	AFR	B742	FGBOX	6851	GOOY	SAEZ	18:41	20:33	1		0	0	CARGO
23	PUA	B732	CXBOO	225	SBGR	.....	22:17	.....		1	40	0	
24	VRG	B733	PPVNY	8.918	SBPA	.....	23:38	.....		1	41	0	
25	AOG	JSTA	LVZOW	5.688	SABE	.....	23:52	.....		1	2	0	
26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....					
TOTAL									17	5	812	1223	

Cat.: 1) Transporte de Valores 2) Militar 3) Turismo 4) Escuela 5) Oficial 6) Instrucción 7) Taxi aéreo 8) Prueba 9) Local 10) Sanitario
11) Fumigación 12) Cargueros

CONSULTA Nº 2:

Se solicita "sistemas de gestión usados actualmente en el Aeropuerto para asignación de medios aeroportuarios, mantenimiento de instalaciones, información al público y a las compañías operadoras, comunicaciones".

RESPUESTA: Los actuales sistemas de gestión utilizados son los que emplean los Organismos del Estado Uruguayo, en particular los de la Administración Central regidos por el Derecho Público.
En particular la asignación de medios aeroportuarios es realizada por la Dirección del Aeropuerto Internacional de Carrasco en cuanto al ordenamiento aeroportuario y seguridad, los otros servicios los brinda los privados que ha contratado el Estado según se indica en las bases.
Respecto al mantenimiento menor (eléctrica, sanitaria, albañilería, bacheos, etc.) se realiza con personal de aeropuerto. Para los servicios se contrata a empresas privadas (reparación de equipos, ascensores, comunicaciones, limpieza, áreas verdes, puertas automáticas, cintas transportadoras, etc.).-
La información sobre vuelos se brinda de la siguiente forma:

- personalmente en la oficina de Informes del A.I.C.
- en la página web del aeropuerto
- por medio de los monitores que están ubicados en las diferentes áreas del terminal de pasajeros. Este sistema de información es mantenido por un servicio contratado.

Sobre las instalaciones telefónicas, las mismas se indican en las bases de gestión integral.

CONSULTA Nº 3:

Se solicita " descripción del Sistema de tratamiento del equipaje facturado actual".

RESPUESTA:

TRATAMIENTO DEL EQUIPAJE

1- PARTIDAS

Al ingresar al Edificio de Partidas el pasajero somete su equipaje a la revisación de las autoridades competentes.

Seguidamente presenta su equipaje a despachar en la balanza del mostrador de check in. Si el peso excede el límite fijado por la aerolínea respectiva, el pasajero debe abonar una tarifa complementaria.

Por cada bulto despachado el pasajero recibe una etiqueta de identificación, que es copia de la etiqueta fijada al equipaje. A continuación los bultos se hacen pasar por un equipo de rayos X para realizar el control de seguridad. De allí pasan a una cinta transportadora que los envía a la plataforma para su carga en carros o containers, desde donde son trasladados a la aeronave.

Si un bulto excede las dimensiones de la máquina de rayos X su revisación podrá ser manual, o bien será remitido a la Terminal de Carga.

Al mismo tiempo cuando el pasajero viaja con equipaje de mano, se debe controlar que éste no supere determinado peso y dimensiones, en cuyo caso deberá entregarlo en el check in para su despacho en bodega.

El control de seguridad del equipaje de mano se realiza mediante un equipo de rayos X ubicado en la entrada de la Sala de Embarque Internacional.

Algunas aerolíneas disponen de un control de seguridad adicional, situado inmediatamente antes de abordar el ómnibus que traslada los pasajeros a la aeronave.

2 - ARRIBOS

El equipaje de bodega es descargado del lado de plataforma sobre cintas transportadoras que lo hacen pasar por equipos de rayos X a efectos de controlar el ingreso de mercadería no autorizada - como productos orgánicos o estupefacientes – en un dispositivo conjunto entre la Dirección Nacional de Aduanas y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

El equipaje de mano se somete a un control similar con otra máquina situada a continuación del mostrador de Migraciones.

La Dirección de Aduanas puede practicar una revisación manual adicional en los mostradores dispuestos para ese fin.

Finalmente – y previo a que el pasajero se retire del área aduanera – se controla la correspondencia entre las etiquetas de las valijas y las que el pasajero tiene en su poder.

CONSULTA Nº 4:

Se solicita "número de agentes handling. Reglamentación de actuación de éstos".

RESPUESTA: En la actualidad existe un solo operador handling. Su funcionamiento está reglamentado de acuerdo al Decreto Nº 280/02 de fecha 22 de julio de 2002. El Decreto ésta disponible en la dirección www.impo.com.uy (ver sección 3 del Régimen de Gestión Integral).

CONSULTA Nº 5

Se solicita "capacidad de cada sistema aeroportuario: Campo de vuelos (salidas + llegadas), área de maniobras, plataforma de estacionamiento de aeronaves. Terminal de pasajeros (salidas, llegadas, tránsitos), accesos al aeropuerto. Terminal de carga. Indicación de los límites si la capacidad declarada es posible aumentarla".

RESPUESTA: En las bases técnicas del Régimen integral se han entregado los datos de infraestructura para que el interesado pueda calcular las capacidades de cada subsistema aeroportuario en base a los métodos de cálculo que adopte el equipo técnico de aquel.
Por lo tanto el Estado no suministrará la capacidad última de las instalaciones existentes y las previstas con las obras requeridas pues irá en función de la proyección asumida por el contratista .

CONSULTA Nº 6

Se solicita "extensión del Aeropuerto. Límites y entorno del mismo".

RESPUESTA: En 1.2 del Anexo A se encuentran los datos solicitados.

CONSULTA Nº 7

Se solicita "medios de acceso al aeropuerto. Distribución por usos".

RESPUESTA: Ver en 5.1 del Anexo A (acceso vial).

CONSULTA Nº 8

Se solicita "potencia eléctrica disponible. Consumo por meses. Punta de consumo actual (Kw/hora). Capacidad de ampliación".

RESPUESTA:

A. Potencia eléctrica disponible

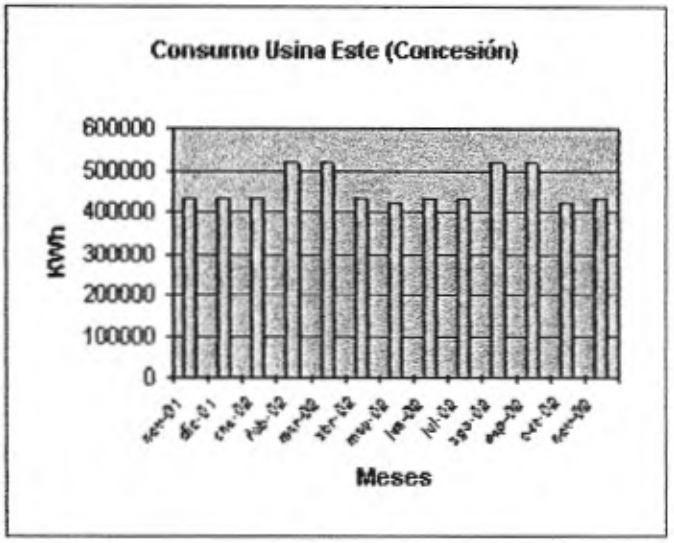
DGIA Aeropuerto	USINA	Nro Contador Actual UTE	SERVICIOS	POTENCIA
Servicos DGIA	USINA SUR	En trámite	Ayudas Visuales	200 Kw
		"	Radio Ayudas	
		En trámite	DINACIA	296 Kw
		155.931	DGIA	260 Kw
		17519375	Receptora	30 Kw
		161452	Torre/Centro de Control	300 Kw
		52956496	RADAR	100 Kw
Servicios DGIA	USINA TRANSMISORA	158613 (60Kw)	Ayudas Visuales	240 Kw
		Cambio en Trámite	Radio Ayudas	
			Comunicaciones	

Servicios Concesión	**USINA ESTE**	155933	Terminal de Arribos	1250Kw
			Terminal de Partidas	
			Plataforma de Estac.	
			Serv. Terceros	
Terminal de Carga	**Independiente UTE**			

Los servicios DGIA serán unificados con una sola entrada de UTE en Usina SUR gestión en trámite

B. Consumo por meses

MESES	kwh
nov-01	435000
dic-01	435000
ene-02	435000
feb-02	520000
mar-02	520000
abr-02	435000
may-02	420000
jun-02	435000
jul-02	435000
ago-02	520000
sep-02	520000
oct-02	420000
nov-02	435000



C. Punta de Consumo Actual (período 02/10/2002 al 05/11/2002)

Punta	**82.8 Kw**
Valle	**104.4 Kw**
Llano	**246.6 Kw**
Consumo Activo	**433.8 Kw**

D. Capacidad de Ampliacion
Potencia libre en el peor caso (meses feb-mar-ago-sep): 528kw
En caso de necesitarse mas potencia, deberán realizarse los tramites correspondientes ante UTE.

CONSULTA N° 9

Se solicita "N° de enlaces telefónicos en uso. Capacidad disponible y ampliación posible".

RESPUESTA:

A. Nro de enlaces telefónicos en uso

Líneas externas entrantes al distribuidor	**115**
Líneas externas entrantes a la central	**20**
Líneas internas en uso	**300**

B. Capacidad máxima

Numero de enlaces	líneas externas	60
Número de enlaces	líneas internas	600
Operadoras	Posiciones	3
Ditribuidor telefónico	Conexiones	900
Rectificador automático	autoregulable	100A 220vac
Banco de baterías	autonomía en horas	7

C. Capacidad disponible

Numero de enlaces	líneas externas	40
Número de enlaces	líneas internas	300
Ditribuidor telefónico	conexiones	Completo

CONSULTAS N° 10 y N° 11

Se solicita " actividad comercial : Ingresos obtenidos por el Aeropuerto en el año 2001, a ser posible desglosado por meses, en tiendas (Libres de impuesto y otras tiendas), restauración, alquiler de vehículos, aparcamientos, alquiler de oficinas, suministro de combustible, handling aeroportuario, carga, y otros". " Ingresos aeronáuticos obtenidos en el año 2001, a ser posible desglosados por meses, y por conceptos: pasajeros, aterrizajes, estacionamiento y otros".

RESPUESTA: Se ha brindado parte de esta información en el Comunicado N° 1, que junto con los datos de tráfico 2001 y con el Decreto de Tasas y Tarifas aeroportuarias

vigentes (decretos N°s. 160/01 y 407/01) los interesados podrá calcular los principales montos de ingresos.

CONSULTA Nº 12

Se solicita "gastos, también desglosados por meses, de conservación y mantenimiento, de personal, impuestos, financieros, luz, gas, etc. ".

RESPUESTA: No se poseen éstos datos desglosados por aeropuerto, ya que se gestionan en su conjunto.
A modo indicativo se estiman los gastos como se indica a continuación:

GASTOS:

- O.S.E. (agua potable) $ 203.000 (promedio mensual)
- U.T.E. (electricidad) $ 519.000 (promedio mensual)
- ANTEL (telefonía) $ 630.000 (promedio mensual)

El Estado se hace cargo de la conservación y el mantenimiento del AIC, parte del mismo aquel vinculado al Terminal de Pasajeros se contrata con terceros por un monto que asciende a aproximadamente $ 700.000 mensuales.

CONSULTA Nº 13

Se solicita " Free shop – Información respecto a montos disponibles hasta la fecha".

RESPUESTA: Dicha información se proporcionó en el Comunicado Nº 1 .

CONSULTA Nº 14

Se solicita "Derechos de Aterrizaje – Información respecto a la categoría de los aviones (medidos en toneladas) ".

RESPUESTA: Esta información está en el Anexo F.

CONSULTA Nº 15

Se solicita " Ingresos por Estacionamiento de Aeronaves – Estadísticas anuales de ingresos".

RESPUESTA: Dicha información se brinda en el Comunicado Nº1.

CONSULTA Nº 16

Se solicita "Estacionamiento de vehículos – Cifras actualizadas de los ingresos de parking tarifado de autos".

RESPUESTA: En la actualidad solo opera como tarifado, en un período de 10 horas diarias, un sector de estacionamiento con una capacidad de aproximadamente 150 plazas , siendo libre el resto del estacionamiento. En virtud de ello los datos disponibles no son relevantes.

CONSULTA Nº 17

Se solicita "Estructura de gastos – Información referente a la estructura de gastos actual".

RESPUESTA: Ver respuesta a la consulta Nº 12 de este comunicado.

CONSULTA Nº 18

Se solicita "Estructura actual del personal por sector – Listado de personal por sector de actividad, incluyendo vigilancia y limpieza".

RESPUESTA: De los servicios que presta el Estado actualmente y que pasarán a ser brindados por el contratista, se realizan con 63 funcionarios. La seguridad (vigilancia) es brindada por la Policía Aérea y la limpieza es realizada por una empresa contratada.

CONSULTA N° 19:
Balance del actual aeropuerto, o un Cashflow Statement, si fuera posible del actual aeropuerto.
RESPUESTA: Los datos disponibles sobre los ingresos y egresos del Aeropuerto de Carrasco son aportados en el Comunicado No.1 y en el presente comunicado. Tanto los gastos en personal como otros gastos operativos y de funcionamiento son realizados por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica a nivel global para todos los aeropuertos del país, no contando con una registración a nivel de aeropuertos.

CONSULTA N° 20:
Cantidad de operarios, empresas, management, trabajadores independientes contratados por el Aeropuerto.

RESPUESTA:
Se remite a respuesta numero 18.

CONSULTA N° 21:
Sistema impositivo: Impuestos que afectan exclusivamente a la actividad aeroportuaria. Exenciones.

RESPUESTA:
En la Sección1.2 del Régimen de Gestión Integral se establece que se aplicarán las exoneraciones previstas en los literales B), C) y E) del Decreto-Ley 15.637 de 18 de setiembre de 1984, por lo cual la explotación del Aeropuerto Internacional de Carrasco

operada por la empresa Puerta del Sur S.A. estará gravada por el Impuesto a las Rentas de Industria y Comercio según el régimen impositivo general.
Como actividad aeroportuaria, la empresa Puerta del Sur S.A. deberá verter a la DGIA U$S 1 por cada Tasa de Embarque según lo dispone el artículo 476 de la Ley 16320 de 1/11/92 .

CONSULTA N° 22:
Sistema de depreciación de activos para el Aeropuerto.

RESPUESTA:
El inciso 2do. del artículo 95 del Decreto 840/988, reglamentario del Impuesto a las Rentas de Industria y Comercio establece: "en el caso del bien intangible correspondiente al derecho de que son titulares los concesionarios de obra pública, éstos podrán optar por amortizarlo en el plazo de diez años o en la vida útil de la inversión comprometida y realizada, con el límite del plazo de la concesión. Dicha vida útil deberá ser justificada mediante certificado de profesional idóneo".

CONSULTA N° 23:
Tipos de aeronave que moviliza el aeropuerto

RESPUESTA:
Se remite a respuesta N° 1 de este comunicado.

fs. 288

COMUNICADO
N° 4

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AÉREA
DINACIA
DGIA

Se comunica a los interesados en el procedimiento que involucra la Gestión Integral del AIC, que se realizará una visita técnica a las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Carrasco, "Gral. Cesáreo L. Berisso" el día 3 de febrero de 2003 a las 09.00 AM.

Dirección: DGIA Camino Carrasco 5519, oficina del Director General. Será indispensable concurrir con acreditación de representación, en su caso.

El requisito para integrar la nómina de visitantes será la presentación de la solicitud- según formulario que integra el presente- el cual deberá enviarse por vía E-mail a **www.dinacia.gub.uy** dirigido al Sr. Director Nacional de DINACIA.

Se confirmará en fecha 29 de enero de 2003 y por vía E-mail la aceptación de las solicitudes.

FORMULARIO DE VISITA

Aeropuerto Internacional de Carrasco, "Gral. Cesaréo L. Berisso", Departamento de Canelones, República Oriental del Uruguay, día .....del mes de ..... del año .....

Razón Social de la Empresa.....

.....

Domicilio .. ..

Sr. Representante .....

Nombres Apellidos

Documento de identidad:.....

País al que pertenece:.....

Observaciones:

Exprese sucintamente el motivo de su interés en efectuar esta visita.

.....

.....

.....

.....

Firma : .....

Aclaración de firma : .....

Documento de Identidad:.....

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/9/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N°5

CONSULTA N°1:

El punto 2.2 del artículo 2° del Decreto 376/02 dispone que la Corporación Nacional para el Desarrollo deberá constituir una Sociedad Anónima en el plazo de 2 meses a contar desde la fecha del Decreto citado, a la fecha desconocemos si dicha Sociedad se encuentra legalmente constituida e inscripta en los registros correspondientes.

RESPUESTA: La sociedad comercial aludida, denominada Puerta del Sur S.A., se encuentra inscripta en los Registros Públicos, sin ninguna actividad hasta el momento, y cuando se efectúe la subasta la misma se encontrará auditada.

CONSULTA N°2:

En el punto 4.4 del artículo 4° del decreto se dispone que se ofrecerá a los interesados información disponible relacionada con el Plan Director la cual no ha sido publicada en el sitio que la DINACIA utiliza para la implementación de la subasta pública, motivo por el cual consultamos en que momento se podrá tener acceso a dicha información.

RESPUESTA: El punto 4.4 del artículo 4to. del Dec. 376/02 al que alude la pregunta no refiere al tema consultado. Si dicha consulta refiere a la información técnica adicional, ésta se encuentra disponible en la Corporación Nacional para el Desarrollo, sita en Rincón 528 Piso 7 Montevideo, teléfono (5982) 915 57 64/66.

CONSULTA N°3:

El artículo 5° del Decreto 376/02 asevera que una vez abonado el precio de las acciones y constituida las garantías de contratación del Operador aeroportuario, entre otras garantías, el Contratista deberá obtener la aprobación por parte del Poder Ejecutivo del Operador Aeroportuario elegido; ahora bien, para el supuesto en que luego de llevar a cabo el proceso de aprobación, el Poder Ejecutivo resuelva definitivamente no aprobar al Operador Aeroportuario presentado por el Contratista, que ocurre con las acciones adquiridas en su totalidad por el Contratista, el Estado Uruguayo se compromete a restituirlas por igual valor?

RESPUESTA: El procedimiento de referencia se encuentra descrito en el Punto 2.1.2 del Régimen de Gestión Integral. La contratación del Operador Aeroportuario por parte del Contratista, es una de las obligaciones principales de éste, asumidas por el Régimen de Gestión Integral. Su incumplimiento dará lugar, además de la pérdida de la garantía

respectiva, a la Resolución del contrato por incumplimiento del Contratista, de acuerdo con lo establecido en el Punto 5.1.1. y liquidándose de conformidad con el Punto 5.1.2 del citado Régimen de Gestión Integral. En tal caso, no corresponde que el Estado restituya el valor invertido en la compra de las acciones, las que aun en esa hipótesis seguirán siendo de propiedad del adquirente en la subasta.

CONSULTA N°4:

En el punto 1.2 del Régimen de Gestión Integral se establece como principio la prohibición al Contratista de ceder total o parcialmente el contrato de gestión integral, al respecto solicitamos se aclare si dicho principio podría no resultar de aplicación para la cesión de derechos de garantía destinados a la obtención de financiamiento destinado a la ejecución de obras a realizar por el Contratista.

RESPUESTA: No esta claro el sentido atribuido en la consulta al giro "derechos de garantía" objeto de la eventual cesión.

CONSULTA N°5:

En el referido Punto anterior se dispone que el Contratista deberá asumir la gestión del aeropuerto en las condiciones establecidas en el Régimen de Gestión Integral y "en las normas aplicables", sobre el particular solicitamos tengan a bien detallar cual sería el plexo normativo vigente y vinculante para el Contratista.

RESPUESTA: El Régimen de Gestión Integral es a su vez complementado por todas las demás normas que integran el ordenamiento jurídico nacional y que sean de aplicación. Un listado no taxativo del elenco de normas aplicables al referido Régimen, son las mencionadas modelo de Contrato de Gestión Integral (Cláusula Décimo Cuarta).

CONSULTA N°6:

De existir cuál es el plazo con el que cuenta la Unidad de Control para expedirse en el procedimiento de aprobación de obras a realizar por el Contratista. Esta consulta se basa fundamentalmente en la necesidad de poder contar con dicha información al momento de solicitar crédito para la ejecución de las obras encomendadas, toda vez que tal consulta es usualmente requerida por las entidades bancarias y financieras otorgantes de los fondos

RESPUESTA: Remitirse a: a) 3.3 del Anexo A Bases Técnicas. Presentación-Plazos

b) 4.2.4 del Anexo A Bases Técnicas. Presentación de proyecto y cronograma.

Se agrega que el Estado necesitará 15 días para su aprobación y si se realizaren observaciones otros 15 días para levantarlas una vez recibidas las correcciones. Ello no exime al contratista del comienzo de aquellas obras que no hubieren sido observadas, manteniéndose incambiado en todo caso la fecha de finalización de la obra.

c) 4.3.3 Presentación del proyecto y cronograma de obras.

Se agrega que el Estado necesitará otros 15 días para levantar las observaciones presentadas. Ello no exime al contratista del comienzo de aquellas obras que no hubieren sido observadas, manteniéndose incambiado en todo caso la fecha de finalizacion de la obra.

d) 4.6.9 Presentación de proyecto y cronograma de obras.

CONSULTA N°7:

En el punto 3.3. del Régimen de Gestión Integral se establece que el servicio de tránsito aéreo, control de operaciones de vuelo y protección al vuelo son competencia exclusiva del Estado Uruguayo, al respecto solicitamos se confirme si dentro de dichos servicios que hacen la seguridad de la aeronavegabilidad se encuentra comprendido el control aviario y la prevención y extinción de incendios que involucren aeronaves.

RESPUESTA: El control aviario será competencia del contratista debiendo disponer los medios y procedimientos a tal fin.
La prevención y extinción de incendios que involucre aeronaves será efectuada de acuerdo a lo establecido en obligaciones del contratista numeral 4.4 literales b) y j) del Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N°8:

Se prevé el establecimiento de previsiones especiales para posibilitar la ejecución de desalojos por parte del Contratista del Aeropuerto de aquellos contratistas incumplidores a través de un procedimiento sumarísimo?

RESPUESTA: los procedimientos son los previstos en la normativa en vigencia

CONSULTA N° 9:

En el Punto 4.2 se reglamenta acerca de la entrega de los bienes e instalaciones del Aeropuerto al Contratista, al respecto solicitamos se aclare el destino, para el supuesto de existir, de aquellos bienes y/o instalaciones aportados por el Contratista no previstos en el Plan de Obras.

RESPUESTA: Respuesta: se remite al 5.3 del Régimen de Gestión Integral

CONSULTA N°10:

En el Punto 4.6. del Régimen de Gestión Integral se menciona la facultad del Contratista de incorporar funcionarios de la DINACIA. Al respecto surgen las siguientes consultas:
i) dentro del concepto de funcionarios están comprendidos todas las jerarquías de empleados?

RESPUESTA: Sí.

ii) Para el supuesto de continuar la relación laboral con el Contratista, y a los efectos del cómputo de la antigüedad de los funcionarios, se tendrá en cuenta la fecha de inicio de la relación laboral con el Contratista o se tomará la antigüedad del funcionario desde el día de ingreso a la gestión pública?

RESPUESTA: La relación jurídica que une al funcionario con la Administración es de naturaleza estatutaria regida por el derecho administrativo. Por contrapartida, en caso de contratación (enteramente discrecional) por el Contratista de funcionarios que opten por pasar a prestar servicios para éste, tal relación jurídica es regida por el derecho laboral y es un vínculo nuevo e independiente del antecedente como funcionario público. En virtud de ello la nueva relación laboral tomará en cuenta, para el cómputo de la antigüedad, el inicio de la misma y no la fecha de ingreso a la administración pública.

iii) La DINACIA asegura indemnidad al Contratista ante cualquier reclamo relacionado con el accionar de los funcionarios ejercido con anterioridad a la fecha de Toma de Posesión?

RESPUESTA: Las cuestiones suscitadas con anterioridad a la toma de posesión no comprometen la responsabilidad del contratista.

iv) En el punto en cuestión no se aclara si una vez finalizados los 90 días contados desde la fecha de Toma de Posesión el Contratista puede libremente disponer la contratación o no de los funcionarios provisoriamente contratados por dicho período, al respecto solicitamos se confirme tal facultad del Contratista.

RESPUESTA: Se remite al 4.6 del Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N°11:

Posee la Policía Aeronáutica un régimen de infracciones aeroportuarias que le permita sancionar a todo aquel que con su accionar genere un riesgo para la seguridad aeroportuaria o para la seguridad de los bienes y personas en general?

RESPUESTA: En relación a delitos contra la seguridad de la navegación aérea, los mismos están previstos en el Código Aeronáutico de nuestro país. Respecto del régimen de infracciones aeroportuarias, las mismas han sido establecidas, de conformidad con el

Código Aeronáutico citado, por el Decreto 363/994, que aprobó el Reglamento de Seguridad - Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos Internacionales de nuestro país. Asimismo el Decreto 437/001 aprobó el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Policía Aérea Nacional.

CONSULTA N°12:

En la documentación publicada no surgen las proyecciones de tráfico adoptadas para la justificación de los niveles de inversión requeridos, al respecto solicitamos se nos informen las proyecciones tenidas en cuenta así como también su fecha de confección, última actualización y fuente de elaboración tanto para las estimaciones de crecimiento de pasajeros, movimientos de aeronave y carga respectivamente.

RESPUESTA: Las proyecciones de tráfico serán elaboradas por el Contratista. Se indica que se ha proyectado para confeccionar estas Bases como requisito mínimo y a modo de ejemplo: la Terminal de Cargas para 40.000 toneladas y la Terminal de Pasajeros par 1.6 millones de pasajeros.

CONSULTA N°13:

Del Anexo de especificaciones de obras a realizar surge la necesidad de ejecutar intervenciones en la plataforma, para tal encomendación solicitamos se detalle cual es el factor de ocupación actual de la plataforma y el histórico en día pico por tipo de aeronave y por hora.

RESPUESTA: La información disponible es que el día de mayor movimiento de aeronaves para vuelos regulares corresponde al día domingo entre las 13:00 y 20:00 hs. Donde operan 3 B 763, 2 B 733, 1 DC 10, 1 B 742 y 10 B 732.

CONSULTA N°14:

Del Anexo citado en la consulta anterior no surge cuál es la hora pico y la cantidad de pasajeros y movimientos registrados en dicha hora; tampoco surge la verificación del dimensionamiento ya sea por fórmula o por planilla de movimientos de embarque y desembarque de pasajeros. Al respecto solicitamos se provea dicha información con el detalle requerido.

RESPUESTA: Estos datos deberán ser elaborados por el Contratista.

CONSULTA N°15:

Con relación a los criterios de dimensionamiento, solicitamos se nos informe cuál es el año de referencia tomado en consideración para la saturación de la terminal, y respecto del lado

aire cuál es el detalle de la verificación del largo y ancho de pista (06-24) relativo a la aeronave crítica.

RESPUESTA: Remitirse a 4.7.1 de las Bases Técnicas en lo que refiere a la Terminal de Pasajeros y a 1.3.1. de dichas Bases en lo que refiere a la pista principal.

CONSULTA N°16:

Con relación al régimen de tarifas estipulado como canon a percibir por el Contratista en concepto de servicio de autoprestación de rampa, solicitamos se nos informe si las tarifas que allí surgen deben ser aplicada a cada aterrizaje y a cada despegue, en tal caso solicitamos se informe el tratamiento a implementar para aquellas operaciones de turn around de duración mínima. Ejemplificar, si es posible, el caso de una operación de desembarque y embarque inmediato posterior de pasajeros; y aquellas operaciones donde la aeronave luego del desembarque de pasajeros no embarca hasta horas después y es dejada en posición de estacionamiento ya sea en plataforma operativa o no.

RESPUESTA: Las tarifas expresadas en el ANEXO 2 CUADRO DE PRECIOS a percibir por el Contratista en concepto de servicio auto prestación de rampa corresponden: los que están bajo el título "TRANSITO" al concepto de "operaciones turn arround" mencionado en la consulta, y los que están bajo el título "TERMINAL" al concepto de permanencia de la aeronave por varias horas en el Aeropuerto.

CONSULTA N°17:

Con relación al cuadro tarifario dispuesto para el cobro de servicio de depósito y manipuleo de carga aérea, en éste se hace referencia a un valor CIF y a un valor de permanencia y de kilaje, al respecto solicitamos se nos aclare cuál es el valor CIF promedio, el tiempo de permanencia promedio así como también el peso promedio calculados sobre el total de cargas en el último año.

RESPUESTA: Valor CIF promedio del kilo U$S 50. A titulo indicativo la permanencia promedio actual es de 4 días.

CONSULTA N°18:

En la documentación publicada figuran los niveles de ingresos esperados para el primer año de explotación del Aeropuerto, sin embargo no se hace mención alguna a los Costos Operativos actuales de éste. Al respecto solicitamos se nos suministre dicha información y con carácter especial, el costo anual de los servicios que se suministran en el aeropuerto, a saber: energía eléctrica, agua, gas, teléfono, combustible, etc.

RESPUESTA: Ver respuesta a Consulta 12 Comunicado Nro. 3

CONSULTA N° 19:

Se solicita "Pasajeros De vuelos Nacionales – Estadísticas de cantidad de pasajeros de vuelos nacionales".

RESPUESTA: Se presenta a continuación grafico con los datos solicitados.

DIRECCION TRANSPORTE AEREO COMERCIAL
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICAS

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR VUELOS DE CABOTAJE EN EL AÑO 2002

ENTRADOS

MVD con:	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
SUCA	118	122	252	357	269	156	87	72	97	43	97	37	1.707
SUSO	113	80	106	102	93	91	55	43	61	35	50	94	923
SUPU	35	43	31	38	12	17	24	18	20	42	21	32	333
SURV	106	70	91	93	76	57	54	21	30	35	48	32	713
SUTB	16	17	11	18	16	14	13	10	1	6	15	3	140
SUAG	10	6	8	4	7	10	2	0	5	0	5	0	57
TOTAL	398	338	499	612	473	345	235	164	214	161	236	198	3.873

SALIDOS

MVD con:	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
SUCA	191	137	245	347	368	200	110	69	76	49	96	32	1.920
SUSO	136	99	123	114	134	94	81	53	70	41	53	75	1.073
SUPU	41	33	144	47	30	39	25	24	34	41	17	29	504
SURV	94	71	87	78	86	70	35	16	20	27	33	29	646
SUTB	20	11	20	15	22	8	15	10	8	5	11	1	146
SUAG	10	2	13	5	7	10	4	0	6	0	7	3	67
TOTAL	492	353	632	606	647	421	270	172	214	163	217	169	4.356

ENTRADOS

MVD con:	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
AEROMAS	280	216	247	255	204	189	148	92	117	118	139	161	2.166
AIR CLASS	118	122	252	357	269	156	87	72	97	43	97	37	1.707
TOTAL	398	338	499	612	473	345	235	164	214	161	236	198	3.873

SALIDOS

MVD con:	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
AEROMAS	301	216	387	259	279	221	160	103	138	114	121	137	2.436
AIRCLASS	191	137	245	347	368	200	110	69	76	49	96	32	1.920
TOTAL	492	353	632	606	647	421	270	172	214	163	217	169	4.356

	ENT	SAL	TOTAL
AEROMAS	2.166	2.436	**4.602**
AIR CLASS	1.707	1.920	**3.627**
TOTAL	**3.873**	**4.356**	**8.229**

COMUNICADO N° 6
Montevideo 17 de enero de 2003
PREGUNTAS Y RESPUESTAS

CONSULTA No. 1:

Cuánto es el importe que por concepto de alquileres de depósitos, oficinas, (incluidas las de carga), locales comerciales, salas VIP y hangares, facturó DGIA a los distintos usuarios los meses de Oct/Nov/Dic 2002?

RESPUESTA:

El importe facturado por la DGIA en el ultimo trimestre del 2002 por los conceptos solicitados, asciende a U$S 255.148.

CONSULTA No. 2:

Cuántos ticket mensuales se expidieron en el estacionamiento de vehículos los meses de Oct/Nov/Dic. 2002?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 16 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No. 3:

Cuánto es el importe que le corresponde exclusivamente a las instalaciones del AIC por consumos de UTE/OSE/ANTEL los meses de Oct/Nov/Dic. 2002?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 12 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No. 4:

Cuántos es el importe que la DGIA refacturó por consumos de UTE, OSE y ANTEL a los distintos usuarios del AIC los meses de Oct/Nov/Dic. 2002?

RESPUESTA:

En el ultimo trimestre del 2002, la refacturacion fue de $758.515 en energía eléctrica, de $ 131.888 en teléfonos y $ 55.869 en agua potable.

CONSULTA No. 5:

Solicitamos la actualización de los datos de tráfico del Anexo II de las Bases de Gestión Integral del AIC, y de la Información Adicional que aparece en la página web de DINACIA.

RESPUESTA:

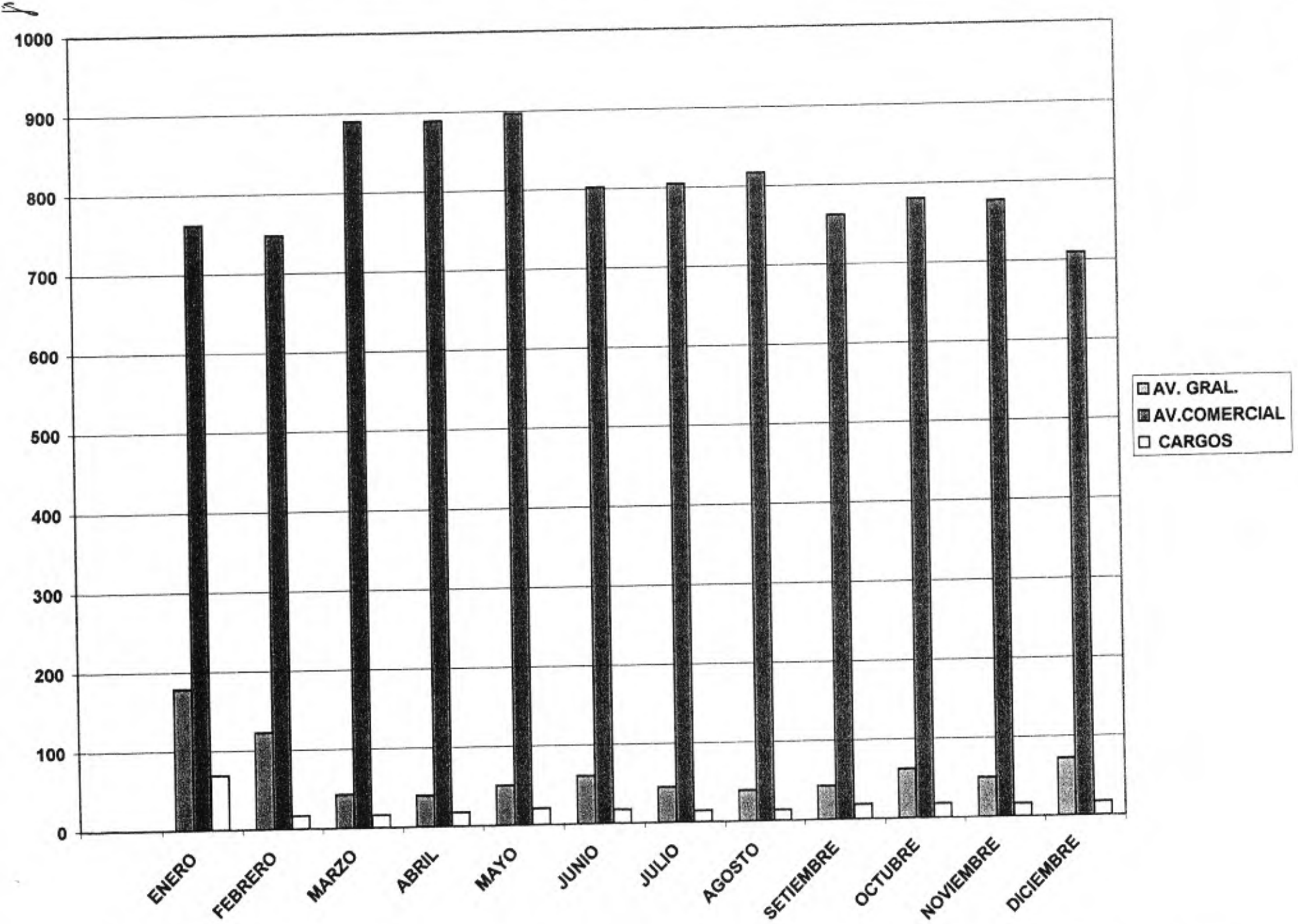
y. 500

FUERZA AEREA
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
General Cesáreo L.Berisso, 19-11-03

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. AÑO 2002

MESES	AV. GRAL.	AV.COMERCIAL	CARGOS	TOTAL OPERAC.	TOTAL*2 MOVIMIENTO
ENERO	179	762	69	1010	2020
FEBRERO	123	748	17	888	1776
MARZO	43	890	16	949	1898
ABRIL	40	889	18	947	1894
MAYO	51	897	21	969	1938
JUNIO	61	802	18	881	1762
JULIO	45	805	15	865	1730
AGOSTO	39	817	14	870	1740
SETIEMBRE	43	762	19	824	1648
OCTUBRE	62	781	18	861	1722
NOVIEMBRE	50	777	16	843	1686
DICIEMBRE	72	710	17	799	1598
TOTALES	808	9.640	258	10.706	21412

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. 2002



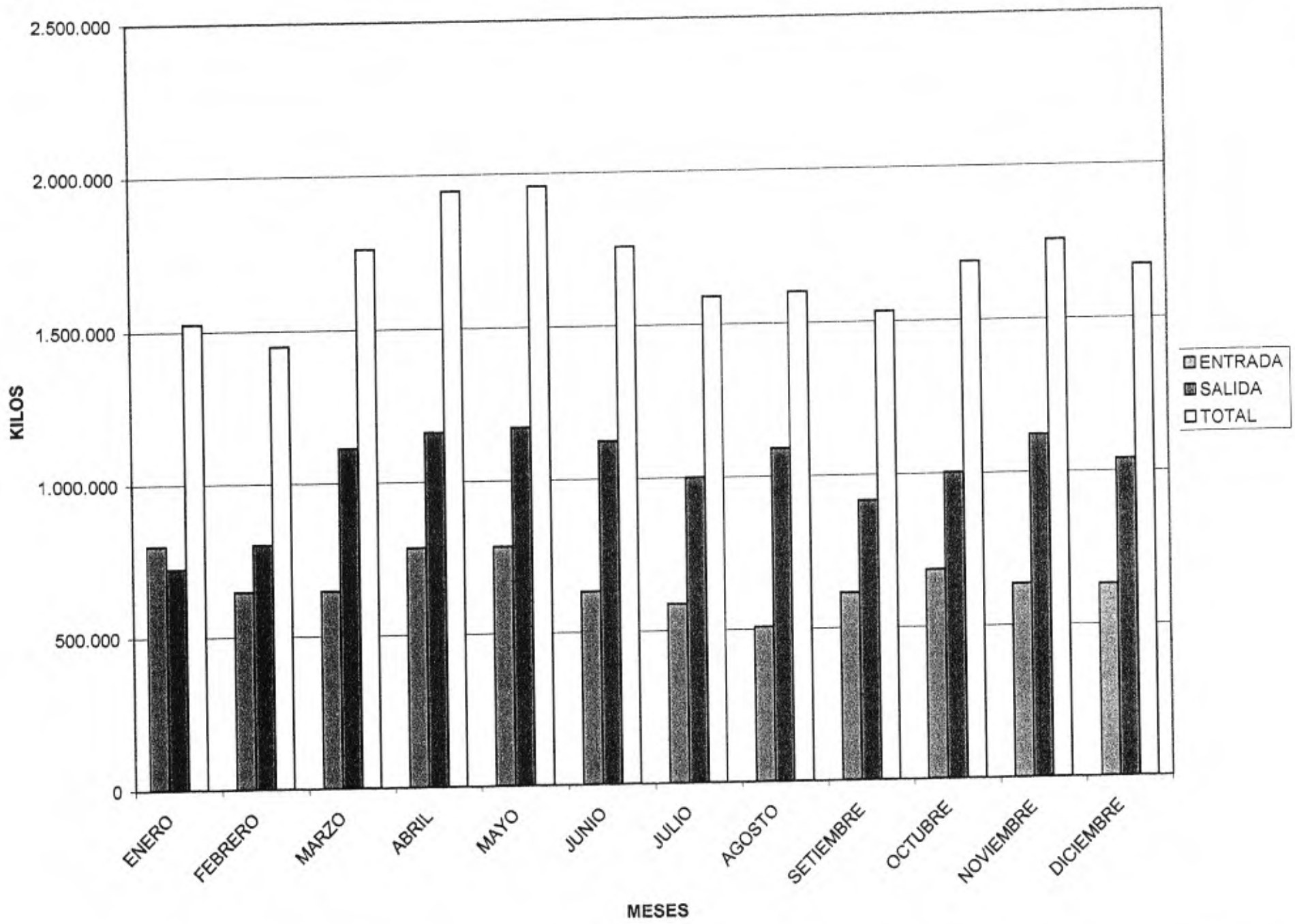
FUERZA AEREA
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso" 19-11-03

MOVIMIENTO DE CARGA AÑO 2002

(En Kilos)

	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
ENERO	798.927	724.603	1.523.530
FEBRERO	647.603	801.021	1.448.624
MARZO	647.868	1.113.341	1.761.209
ABRIL	784.890	1.161.764	1.946.654
MAYO	785.000	1.174.000	1.959.000
JUNIO	633.000	1.125.000	1.758.000
JULIO	588.000	1.001.000	1.589.000
AGOSTO	508.000	1.092.000	1.600.000
SETIEMBRE	616.000	916.000	1.532.000
OCTUBRE	686.000	1.004.000	1.690.000
NOVIEMBRE	636.000	1.122.000	1.758.000
DICIEMBRE	631.000	1.041.000	1.672.000
TOTAL	**7.962.288**	**12.275.729**	**20.238.017**

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL A.I.C. 2002

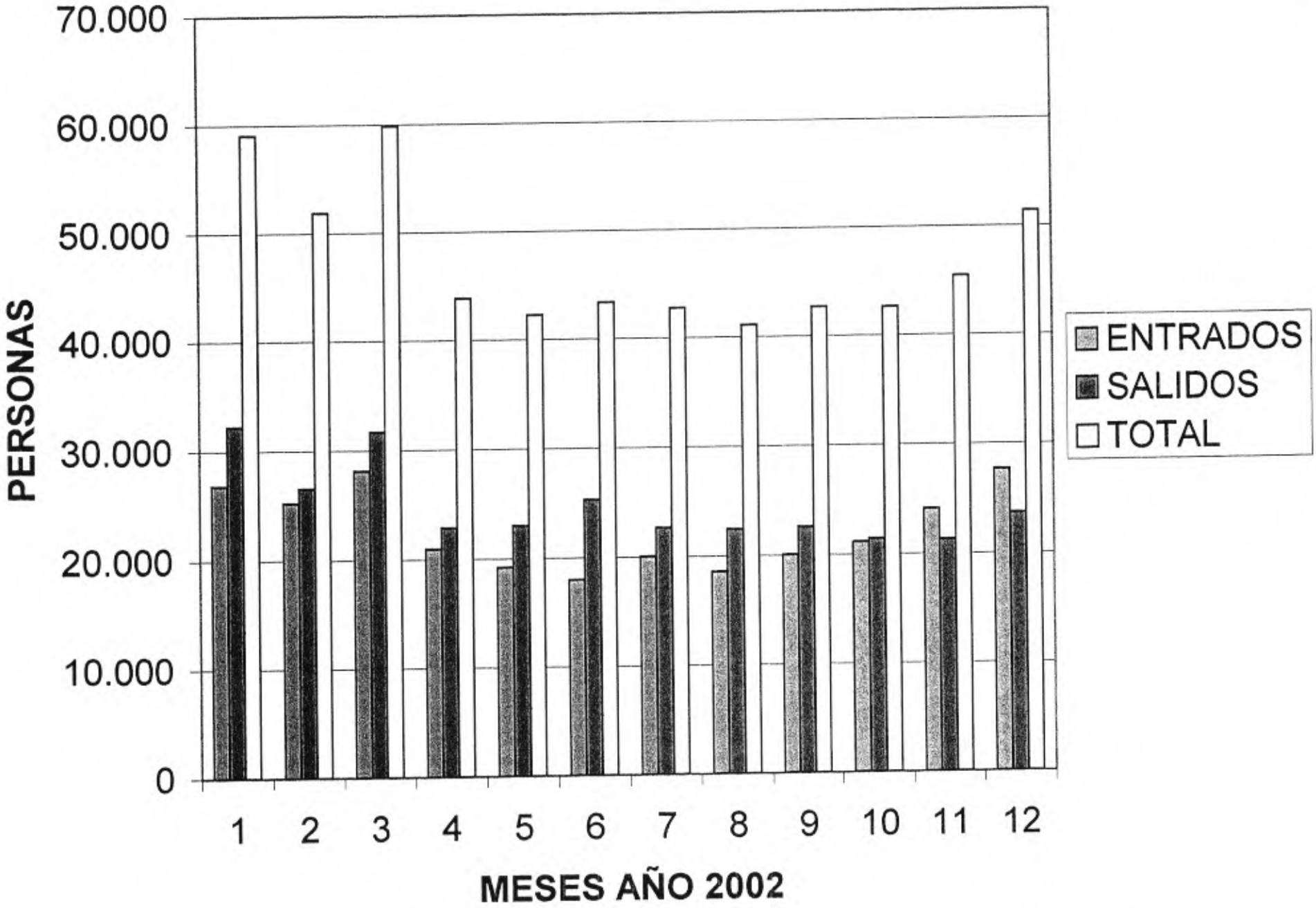


FUERZA AEREA
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
Gral.Cesareo L. Berisso 19-11-03

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2002
INTERNACIONALES

MESES	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	26.863	32.210	59.073
FEBRERO	25.279	26.589	51.868
MARZO	28.173	31.684	59.857
ABRIL	20.994	22.893	43.887
MAYO	19.205	23.039	42.244
JUNIO	18.006	25.353	43.359
JULIO	20.058	22.690	42.748
AGOSTO	18.614	22.483	41.097
SETIEMBRE	20.063	22.625	42.688
OCTUBRE	21.158	21.451	42.609
NOVIEMBRE	24.112	21.334	45.446
DICIEMBRE	27.691	23.720	51.411
TOTALES	270.216	296.071	566.287

PASAJEROS INTERNACIONALES A.I.C.

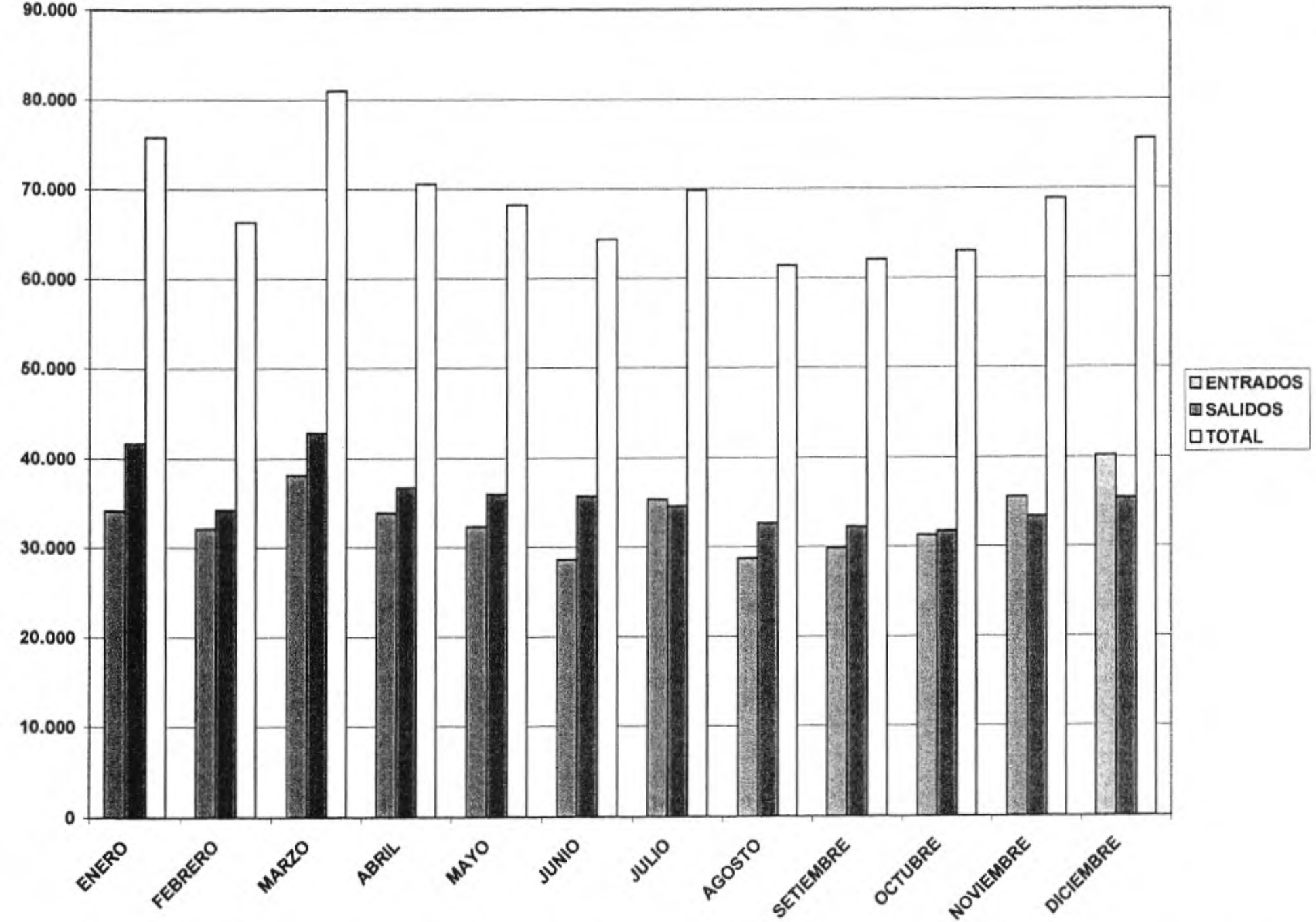


MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2002

	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	34.113	41.676	75.789
FEBRERO	32.094	34.209	66.303
MARZO	38.140	42.824	80.964
ABRIL	33.880	36.677	70.557
MAYO	32.289	35.926	68.215
JUNIO	28.637	35.700	64.337
JULIO	35.346	34.557	69.903
AGOSTO	28.743	32.639	61.382
SETIEMBRE	29.871	32.203	62.074
OCTUBRE	31.257	31.717	62.974
NOVIEMBRE	35.521	33.375	68.896
DICIEMBRE	40.188	35.392	75.580
TOTALES	400.079	426.895	826.974

p. 207

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. 2002



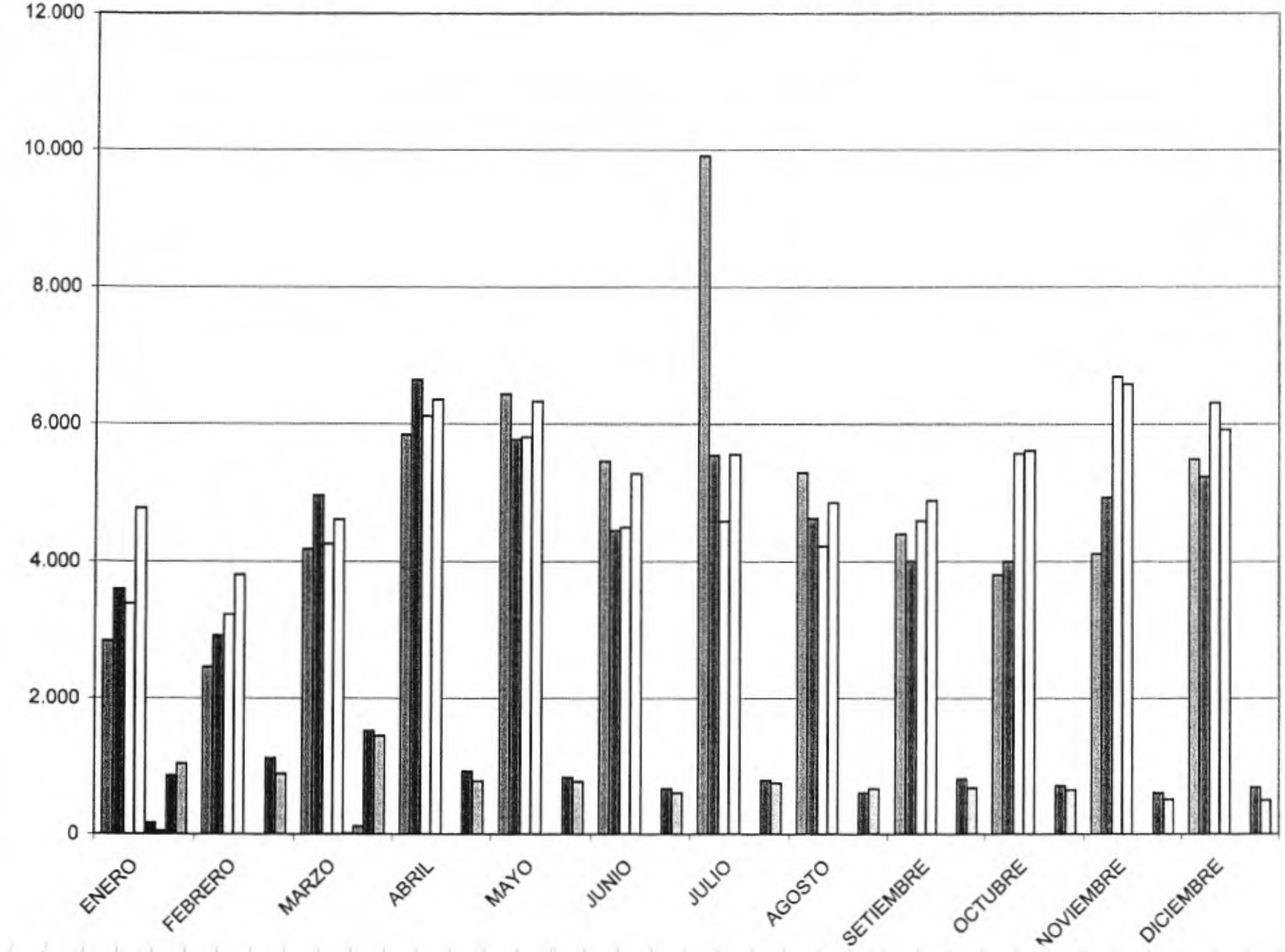
19-11-03

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral.Césareo L. Berisso

MOVIMIENTO DE PASAJEROS PUENTE AEREO AÑO 2002

MESES	PLUNA		AEROLINEAS ARGENTINAS		L.A.P.A.		A.O.G.		TOTAL		
	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	
ENERO	2.838	3.595	3.387	4.781	164	51	861	1.039	7.250	9.466	
FEBRERO	2.461	2.919	3.232	3.811	0	0	1.122	890	6.815	7.620	
MARZO	4.181	4.966	4.257	4.610	9	117	1.520	1.447	9.967	11.140	
ABRIL	5.846	6.644	6.113	6.361	0	0	927	779	12.886	13.784	
MAYO	6.436	5.774	5.810	6.335	0	0	838	778	13.084	12.887	
JUNIO	5.467	4.455	4.495	5286	0	0	669	606	10.631	10.347	
JULIO	9.906	5.551	4.587	5.562	0	0	795	754	15.288	11.867	
AGOSTO	5.300	4.627	4.225	4.864	0	0	604	665	10.129	10.156	
SETIEMBRE	4.398	4.004	4.594	4.894	0	0	816	680	9.808	9.578	
OCTUBRE	3.810	4.001	5.573	5.615	0	0	716	650	10.099	10.266	
NOVIEMBRE	4.117	4.941	6.688	6.586	0	0	604	514	11.409	12.041	
DICIEMBRE	5.496	5.247	6.311	5.921	0	0	690	504	12.497	11.672	
TOTAL	60.256	56.724	59.272	64.626	173	168	10.162	9.306	129.863	130.824	260.687

PASAJEROS PUENTE AEREO 2002



CONSULTA No. 6:

Queremos referirnos a las posibilidades que se plantean en el Régimen de Gestión Integral, Sección. 5 Numeral
5.1 " Extinción del Contrato de Gestión Integral", donde se hace referencia a que el contrato se extinguirá por determinadas causas:

1. Cumplimiento del plazo
2. Resolución por incumplimiento grave del Contratista de las cláusulas contractuales
3. Rescate por el MDN
4. Mutuo acuerdo fundado entre el MDN y el Contratista, en tanto exista aprobación del Poder Ejecutivo

Sin embargo en el Numeral 5.2 "Destrucción de las instalaciones del AIC" se prevé que:

> "La destrucción o grave daño, que impida la prestación de los servicios, de todas o de la mayor parte de las instalaciones y locales, por incendio u otros accidentes, siempre que se deba a caso fortuito o fuerza mayor, dará derecho a MDN para optar entre la extinción del Contrato de Gestión Integral sin indemnización alguna ..."

Esta posibilidad no esta prevista dentro del Numeral 5.1 y no brinda ninguna garantía al contratista, entendemos más razonable que ante esta posibilidad fortuita o de causa mayor, se aplique lo previsto en el Numeral 5.1.3

> "Rescate del Contrato de Gestión Integral", especialmente cuando los seguros por los siniestros ocurridos quedarán a favor del MDN.

RESPUESTA:
La destrucción de las instalaciones del AIC, de acuerdo con lo que dispone el punto 5.2 del Régimen de Gestión Integral, en la hipótesis que el Estado opte por ello, será causal de extinción del Contrato de Gestión Integral. El régimen aplicable a dicha situación está claramente establecido en el citado punto 5.2.

CONSULTA No.7:
Solicitamos clarificar el punto 2.1 del Régimen de Gestión Integral, de manera de saber si es posible el siguiente esquema:Formar un consorcio operador, donde sólo uno de sus miembros cumpla con la Capacidad técnico-operativa, y entre todos sus miembros (grupo de empresas) cumplan la restricción de Capacidad económica-financiera (Patrimonio Neto del grupo de empresas no inferior a U$S 100:000.000, según lo definido en el punto 2.1.1 del Régimen de Gestión Integral). De esta manera el operador aeroportuario contratado por el Oferente correspondería al Consorcio operador recién definido.

RESPUESTA:
De acuerdo con lo que dispone el punto 2.1.1 del Régimen de Gestión Integral, respecto de la capacidad técnico operativa del Operador Aeroportuario, se ha previsto la

posibilidad de que el mismo esté constituido por una pluralidad de sociedades comerciales relacionadas a través del esquema de Sociedades Controladas (previstas en nuestro ordenamiento jurídico por el articulo 49 de la ley 16.060). Respecto de la capacidad económico financiera, también se ha previsto la participación de un conjunto o grupo de sociedades, no limitándose en este sentido la vinculación de las mismas, resultando admisible en este punto la posibilidad de un consorcio, el que deberá constituirse de acuerdo con lo que prevé los artículos 501 y siguientes de la ley 16.060, debiéndose en este caso preverse la solidaridad entre las personas jurídicas integrantes del consorcio.
Con relación al esquema sugerido en la consulta, es decir que el Operador Aeroportuario este constituido por un consorcio operador, en que una empresa posea la capacidad técnica operativa y otra la capacidad economico financiera, se responde que es posible dicho esquema, siempre que la capacidad técnica exigida la acredite necesariamente una sola empresa integrante del consorcio. En tal caso debe instrumentarse el consorcio de acuerdo con las normas jurídicas internas aludidas (artículos 501 y siguientes de la ley 16.060), debiéndose preverse obligatoriamente la solidaridad entre los integrantes de dicho consorcio.

CONSULTA No. 8:
Es de nuestro interés saber qué sucederá con las acciones adquiridas de Puerta del Sur S.A. al finalizar el Contrato de Gestión Integral; ¿Dichas acciones pueden ser liquidadas al término de la concesión?

RESPUESTA:
Una vez finalizado el plazo del Contrato de Gestión Integral y extinguidas la totalidad de las obligaciones emergentes de él, el Contratista podrá, si así lo estima, proceder a la disolución y liquidación de la Sociedad Anónima de acuerdo con las normas que regulan las sociedades comerciales en nuestro país (ley 16.060).

CONSULTA No. 9:
No queda claro si es que el modelo del Contrato de Gestión Integral que fue facilitado en el Anexo D, es lo único que se va a poner a disposición antes de conocer el Contrato final, ya que parece ser demasiado preliminar. En el mismo tema, solicitamos clarificar cuándo corresponde la firma del Contrato de Gestión Integral

RESPUESTA:
El Contrato de Gestión Integral se ajustará al modelo (Anexo D), y estará integrado y complementado con las normas a las que refiere la Cláusula Décimo Cuarta del mismo. Al momento de la realización de la subasta, dicho contrato ya estará otorgado entre Puerta del Sur S.A. y el Estado uruguayo.

CONSULTA No. 10:
No se ha encontrado en el texto la Clave de Referencia OACI del aeropuerto y la categoría de aproximación. Tampoco si posee un ILS. El Capitulo 1.3.4 no especifica estas características del aeropuerto.

RESPUESTA:
En el literal b) del numeral 4.4 del Régimen de Gestión Integral (Obligaciones del Contratista) se establece:"Realizar todo lo necesario para que el AIC se encuentre

como mínimo:1) en la Categoría I instrumental 2) en estado de pista Categoría 4E"; esto es como mínimo igual a las condiciones existentes hoy. Con respecto al ILS no se hace mención a una obligación al contratista ya que continuará bajo la órbita del Estado, ver Anexo A Bases Técnicas Numeral 2.2 "Radio Ayudas y Comunicaciones". Las características del aeropuerto están referidas en el Anexo A 1.3 Infraestructura existente.

CONSULTA No. 11:
En el Capitulo 1 – Generalidades – del Anexo A se hace mención que existen obstáculos próximos al predio aeroportuario. Como será resuelta esta situación en el futuro con el aeropuerto en manos privadas. Como resultado de esta amenaza para la seguridad de las operaciones aéreas, si fuera necesario expropiar terreno adicional o demoler ciertas infraestructuras externas para subsanar esta situación, ¿cuáles serian los mecanismos legales con los que cuenta el concedente para llevar a cabo dichas acciones? Y para el supuesto que el concedente resolviera trasladar dicha competencia al contratista ¿se preverán los mismos mecanismos legales con los que contaba el concedente? ¿Bajo que concepto se contabilizarán los costos en los que incurriere el contratista?
RESPUESTA:
Los obstáculos de referencia son en su totalidad árboles, que se encuentran en proceso de remosión por parte de la Administración.De surgir elementos que confieran amenaza a la seguridad, existen las herramientas legales para su remosión, la que se efectuará por intermedio de las acciones que corresponda por parte del concedente.

CONSULTA No. 12:
En la verificación del largo de la pista principal, donde se determina que se extenderá a 3.000m de largo se estipula que los vuelos de un radio mayor a 4.000NM serán penalizados en su payload máximo. Esto significa que los vuelos desde MVD a JFK de 4.633NM, por ejemplo, serán penalizados. ¿Puede llegar a ser un inconveniente esto en el futuro?
RESPUESTA:
La penalización proviene de la longitud de pista. El operador podrá revisar los datos de longitud, carácterísticas fisicas y paquete estructural, determinar el MTOW, y presentar a la Unidad de Control dicha revisión, pudiendo ésta adaptarse a la oferta del negocio aeroportuario, asegurando siempre que el valor residual de los pavimentos aeroportuarios una vez finalizado el período de Explotación sea mayor o igual al requerido en las Bases Técnicas

CONSULTA No. 13:
A qué categoría OACI responde actualmente el equipamiento de la estación de bomberos. Esta información no se especifica en el Capitulo 1.3.5. En el capítulo 4.8.1 se estipula que en el futuro deberá ser de categoría 9 de acuerdo a las previsiones de tráfico, sin embargo no se encuentran estipuladas dichas previsiones.
RESPUESTA:
El equipamiento actual de la estacion de bomberos corresponde a la Categoría 10 de OACI, el que debe ser mantenido.

CONSULTA No. 14:

En el Capitulo 2.2 se estipula que la operación de la Planta de Combustible no estará a cargo del concesionario en el futuro, sino que se establecerá una relación entre el contratista y el prestador del servicio. De acuerdo a lo establecido, la planta está ubicada dentro del área militar. Sin embargo esta zona del aeropuerto no aparece como incluida dentro de la concesión, solicitamos que se informe si la facultad del contratista se mantiene incólume de todas formas.
RESPUESTA:
Si. se mantienen las facultades del Contratista dentro del predio objeto de la gestion. Por otra parte las responsabilidades sobre el tema se establecen en el punto 2.2 del Anexo A "Planta de combustible de aviación".

CONSULTA No. 15:
En lo referente a la Torre de Control, no se especifica la altura de la misma, aunque se estipula que cumple con estándares internacionales. Conjuntamente en el Capitulo 2.2 se estipula que tanto las instalaciones y la operación de la misma continuará siendo responsabilidad del Estado. ¿Como será resuelta la necesidad de ampliación, reubicación, renovación, o mantenimiento de la misma? Serán responsabilidades del Estado? Esto se hace extensivo a las demás áreas operativas del aeropuerto que no estén en manos del concesionario? Todo ello en virtud de que en el Plan Maestro del aeropuerto podrá surgir como necesario readecuaciones o reubicacion es de estas áreas en el futuro (nueva terminal y plataforma, visibilidad a plataforma).
RESPUESTA:
La Torre de Control ha sido emplazada tomando en cuenta las limitaciones establecidas por OACI en cuanto a la seguridad de las operaciones aereas, asi como el desarrollo futuro del Aeropuerto, contemplado en la Guia de Plan Maestro (Capitulo 3 Anexo A). El mantenimiento de estas instalaciones y actualizacion de equipos de las areas responsabilidad del Estado, sera de cuenta de este. En caso que el Plan Maestro que presente el Contratista exiga sustitución de la infraestructura existente, esta sera de cargo de este ultimo y sin derecho a tenerse en cuenta en la ecuación economica del Aeropuerto, ni extensión de plazos ni diferir el cumplimiento de ninguna obligación.

CONSULTA No. 16:
Es posible realizar una visita oficial al aeropuerto; y tener reuniones con personal jerárquico de operaciones, infraestructura, y otras áreas; que se encuentre prestando funciones actualmente en el aeropuerto. Es posible tener acceso a planos digitales para ver la distribución actual de áreas dentro de la terminal (En cuántas plantas se desarrolla, mangas, etc).
RESPUESTA:
Remitirse a Comunicado Nro. 4. Con respecto a la solicitud de planos del Edificio Terminal actual se entregaran al Contratista.

CONSULTA No. 17:
¿El cronograma de inversión del Plan Maestro deberá ser presentado en forma anual para todo el período de la concesión, o puede ser presentado en forma anual para la 1° década y luego como decenio para la 2°?
RESPUESTA:
El cronograma de inversión debera ser presentado al menos anualmente en el primer decenio y el segundo decenio lo presentara el contratista de alguno de estos dos modos: anual o quinquenal.

CONSULTA No. 18:
En el Capitulo 3.2 se estipula que el concesionario deberá desarrollar previsiones de tráfico. Cómo serán estas evaluadas y aprobadas?
RESPUESTA:
El Concesionario presentara sus proyecciones y la Unidad de Control aceptara desde el punto de vista técnico el estudio de demanda en acuerdo con el punto 3.3 Presentacion. Plazos del Anexo A.

CONSULTA No. 19:
Se menciona la existencia de un proyecto ejecutivo de las obras de pavimentos de lado aire en el archivo en CD denominado Proyecto Etapa II, sin embargo no se ha tenido acceso al mismo a través de la información disponible y publicada hasta la fecha.
RESPUESTA:
La información solicita se encuentra en copia CD.

CONSULTA No. 20:
En el Capitulo 4.7.1 se estipula que se deberá emplear la metodología IATA para el cálculo de hora pico de pasajeros, sin embargo este método se utiliza para el cálculo histórico sobre la base de las estadísticas actuales verificadas. Para las proyecciones de este parámetro de dimensionamiento serán aceptadas otras formulas de calculo como las de STBA o FAA? Cuales son los principales parámetros de dimensionamiento utilizados para el dimensionamiento de la terminal actual proyectada (horas pico, relación de acompañantes por pasajero, principales subsistemas, saturación, año de referencia, etc)
RESPUESTA:
Remitirse al Capitulo 4.7.1.

CONSULTA No. 21:
¿Cuáles son las modalidades para realizar tránsitos de Carga desde el aeropuerto a Depósitos Fiscales remotos / Zonas Francas, etc.?
RESPUESTA:
Se confecciona la documentación aduanera correspondiente (Documento Unico Aduanero – DUA) y la Dirección Nacional de Aduana autoriza la salida correspondiente. Requiere de pago de deposito.

CONSULTA No. 22:
¿La desconsolidación tanto documental como física de la carga se debe realizar de manera obligatoria en el Aeropuerto? Esta metodología es la más usual a nivel mundial.
RESPUESTA:
Si

CONSULTA No. 23:
¿Qué tipos de envíos son admitidos bajo el régimen de Carga expresa (Courier), y como es la operatoria establecida en el aeropuerto?
RESPUESTA:
La normativa aun no esta vigente. Envios mayores de U$S 50 quedan retenidos para regularizacion de documentación y pago de impuestos.

CONSULTA No. 24:

Según el régimen aduanero vigente ¿cuáles son las mercaderías que pueden ser liberadas de ingreso al depósito? Por ejemplo animales vivos, valores, diplomáticos, etc.
RESPUESTA:
Las mercaderias consideradas perecederas por la Dirección Nacional de Aduana.

CONSULTA No. 25:
¿Cuál es la mecánica para la mercadería que no fuera retirada del Deposito? Existen penalidades, se procede a remate, quien se hace cargo de la destrucción, etc.
RESPUESTA:
Se procede al remate. No existen penalidades por abandono de mercaderías. En caso de destrucción, la misma es autorizada por los organismos competentes del Estado. El depositario de hace cargo de los gastos.

CONSULTA No. 26:
¿Cuál es el peso promedio de las guías ingresadas a través del AIC? Y como es la dispersión de dichas guías, es decir que % supera los 10.000 kilos etc.
RESPUESTA:
120 kilos por guia. Excepcionalmente existen guias superiores a 10.000 kilos.

CONSULTA No. 27:
¿Es factible el desarrollo de actividades comerciales relacionadas con la venta y desarrollo de nuevos productos y servicios?
RESPUESTA:
Si, en la medida que este permitido por la normativa en vigencia y previa autorización por parte del Estado.

CONSULTA No. 28:
¿Es factible la sublocación / cesión de espacios?
RESPUESTA:
Si, de acuerdo con lo que establece el regimen y contrato de gestion integral

CONSULTA No. 29:
A partir de los atentados terroristas ocurridos en Septiembre del 2001, ¿se ha puesto en marcha algún plan de seguridad nacional respecto del control de las cargas salientes del AIC? Si existe, ¿en qué consiste? ¿se deben prever inversiones en tal sentido?
RESPUESTA:
Si. Inspeccion de las cargas por rayos X. Para el futuro se deberan prever inversiones importantes en equipamiento para revisión de la carga.

CONSULTA No. 30:
¿La operación del depósito es H24?
RESPUESTA:
Si.

CONSULTA No. 31:
A partir de la operación aérea ¿es factible realizar actividades conexas con carga arribada por otra vía? Es decir que la terminal aérea posea facultades multimodales?
RESPUESTA:

Si, se pueden realizar trabajos multimodales, siempre dependientes de la Dirección Nacional de Aduana.

CONSULTA No. 32:
¿En que jurisdicción se encuentra el aeropuerto?, ¿nacional o municipal?. ¿Quiénes son las autoridades de control en la materia ambiental?
RESPUESTA:
El aeropuerto se encuentra en jurisdicción nacional. En materia ambiental la autoridad de control es el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

CONSULTA No. 33.
¿En que consisten los sistemas de tratamiento de efluentes líquidos?. ¿La planta cuenta con las aprobaciones de la autoridad de aplicación?. ¿Existen análisis de laboratorio de los efluentes líquidos tratados, previo a su vuelco?. ¿A dónde vuelca, a un río, una laguna, un canal de riego, sobre terreno?
RESPUESTA:
Ver anexo A .1.3.5 " Otras instalaciones y servicios-liquidos residuales"

CONSULTA No. 34:
¿Están segregados entre sí los sistemas de conducción de efluentes pluviales, industriales y cloacales?
RESPUESTA:
Si.

CONSULTA No. 35:
¿En qué consiste la planta de residuos sólidos?
RESPUESTA:
Ver anexo A .1.3.5 " Otras instalaciones y servicios- residuos solidos"

CONSULTA No. 36:
¿Que estudios referente impacto ambiental pueden ser consultados y tener acceso?
RESPUESTA:
Esa información se brindara al contratista

CONSULTA No. 37:
¿Quién tomará responsabilidad por los pasivos ambientales al momento de la toma de tenencia del aeropuerto?
RESPUESTA:
El contratista.

CONSULTA No. 38:
¿Existen estudios hidrológicos sobre el área del aeropuerto o regionales?
RESPUESTA:
Si.

CONSULTA N° 39:
¿ Cúal es y va a ser en el futuro la situación de los operadores de hanling en el AIC ? ¿ Tiene el Contratista del AIC la capacidad jurídica para prestar por si mismo estos servicios ? ¿ Existe alguna regulación específica en la República Oriental del Uruguay al respecto?

En relación a los servicios no regulados como los comerciales, ¿ tiene el Contratista del AIC capacidad de gestión plena sobre los mismos ? ¿Cuál es la posición de los actuales concesionarios comerciales de cara al futuro ?
RESPUESTA: Ver Comunicado 3 respuesta 4.

CONSULTA N° 40 :
¿Los transformadores están libres de PCB´s?
RESPUESTA: Los transformadores estan refrigerados con aceites minerales de bases naftecnicas altamente refinados y sin P.S.B. que cumplen con las normas ASTM.
D 3487 " Aceite mineral aislante usado en aparatos eléctricos" (Codigo 1515 de Texaco)

CONSULTA N° 41:
El Punto 4.1 del Regimen de Gestion Integral manifiesta que la DINACIA transferira al contratista una serie de contratos que deberan ser respetados hasta su fecha de expiracion, al dia de la fecha no contamos con la identificación de dichos contratos, asi como tampoco la informacion detallada de estos, motivo por el cual solicitamos tengan a bien publicar toda la información referente a los contratos a ser cedidos por el Estado Uruguayo) (entre ella, contratista, rubro , materia del contrato, monto de canon a percibir, fecha de expiracion del contrato, morosidad, etc.)
RESPUESTA: Los contratos que se transferiran y deberan ser respetados hasta su fecha de expiracion de acuerdo al regimen de gestion integral seran los vigentes a la fecha de la Toma de Posesion.
Los contratos vigentes en la actualidad se detallan a continuación:

CONTRATISTA:MERCOSERVICE S.R.L.
OBJETO: Licitación Pública 1/01 Limpieza y conservación de DGIA Y A.I.C. (con excepción de locales ocupados por concesionarios, compañias aéreas y organismos no dependientes de la DGIA)
PLAZO : 23/4/02 AL 23/4/03
PRECIO : A.I.C. $ 503.369.°° (exonerado de IVA) por mes.

CONTRATISTA: MARIA ZAPATA.
OBJETO: Licitación Pública 11/01 Mantenimiento de Areas verdes y espacios exteriores de la DGIA, AIC Y AEROPUERTO ANGEL S. ADAMI
PLAZO : 14/11/02 al 14/11/03
PRECIO : A.I.C. $ 15.440.°° mas IVA POR MES.

CONTRATISTA: S. MESA Y CIA
OBJETO: Licitación Abreviada 4/02 Instalación y explotación de una Casa de Cambio en el AIC.
PLAZO : 12/09/02 AL 12/09/04
PRECIO : U$S 1.000 por mes

CONTRATISTA: GARVEN LTDA
OBJETO: Licitación Abreviada 13/01 Mantenimiento de techos livianos del AIC.
PLAZO : 04/06/02 AL 04/06/03
PRECIO : $ 11.000.°° (exonerado de IVA) por mes.

CONTRATISTA: ASCENSORES OTIS DEL URUGUAY S.A.

OBJETO: Manutención de ascensor OTIS Nº 80KE0188.
PLAZO : 1/10/01 renovable por periodos anuales hasta notificación en contrario con una antelación de 90 dias al vencimiento del plazo original o de sus prórrogas.
PRECIO : U$S 219 mas IVA por mes.

RESPUESTA:

Se remite al Decreto 280/002 de 22 de Julio de 2002 que regira para el Contratista con excepción de la tabla de precios del Art. 14 del mismo; aplicándose a ese respecto las publicadas en el Anexo F del Regimen de Gestion Integral.

CONSULTA No. 5:

Estados financieros del aeropuerto de los tres últimos años.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 19 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No. 6:

Relación de concesionarios comerciales, incluyendo respecto de los mismos, fecha de duración de los contratos, contraprestación económica de los contratos y situación legal.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 41 del Comunicado No. 6 y al numeral 4.1 del Regimen de Gestion Integral.

CONSULTA No. 7:

Respecto del compromiso de inversión, importe estimado de la misma y cronograma detallado.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 1 del Comunicado No. 1.

CONSULTA No. 8:

Previsiones de evolución de trafico realizadas.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 12 del Comunicado No. 5.

CONSULTA No. 9:

Plantilla existente en el aeropuerto y distribución de la misma, incluyendo el coste asociado.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 18 del Comunicado No. 3. Con respecto al costo de ese personal, las retribuciones promedio por 8 horas, ascienden a $ 14.800, incluyendo aportes a la seguridad social.

CONSULTA No. 10:

Desglose de los rubros de coste del aeropuerto, mantenimiento, suministros (energía eléctrica, comunicaciones, etc) y personal.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 12 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No. 11:

Respecto de los datos de trafico, necesitaríamos conocer el desglose del trafico de aeronaves por tipo de avión y la programación detallada de una semana tipo incluyendo, hora de salida y llegada, tipo de avión, compañía aérea y origen y destino.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 1 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No. 12:

En cuanto a las compañías de asistencia en tierra, el detalle del marco regulatorio recogido en el decreto 280/02 de 21 de julio de 2002 y situación actual en el aeropuerto.

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 4 del Comunicado No. 3.

CONSULTA No.13:

¿Cúal es y va a ser en el futuro la situación de los operadores de handling en el AIC? ¿Tiene el Contratista del AIC la capacidad jurídica para prestar por si mismo estos servicios?. ¿Existe alguna regulación especifica en la República Oriental del Uruguay al respecto?

RESPUESTA:

Se complementa la información brindada en la Consulta No. 39 del Comunicado No. 6.
El futuro de la situación de los operadores de handling en el AIC esta regulado por el Decreto 280/02 y el Decreto 376/02. El Contratista tiene la capacidad jurídica de prestar por si mismo este servicio.

CONSULTA No.14:

En relación a los servicios no regulados como los comerciales, ¿tiene el Contratista del AIC capacidad de gestión plena sobre los mismos?

RESPUESTA:

En referencia a tales servicios, el Contratista tiene capacidad de gestion debiendo cumplir con las exigencias establecidas por el Decreto 376/02 y sus Anexos.

CONSULTA No. 15:

¿Cuál es la posición de los actuales concesionarios comerciales de cara al futuro ?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 41 del Comunicado No. 6 y al numeral 4.1 del Regimen de Gestion Integral.

CONSULTA No. 16:

La Sociedad "Puerta Del Sur S.A." se encuentra legalmente constituída e inscripta formalmente ?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 1 del Comunicado No. 5.

CONSULTA No. 17:

Como podemos obtener la información relativa a los contratos que el "Contratista debería respetar hasta su fecha de expiración..." ?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 41 del Comunicado No. 6.

CONSULTA No. 18:

Quien será el responsable de desalojar (si fuese necesario) a los concesionarios que incumplan sus contratos (restaurantes, comercios, rentadoras de autos, etc) ?

RESPUESTA:

A partir de la Toma de Posesion, el Contratista.

CONSULTA No. 19:

Cuales son las proyecciones de tráfico contempladas para las inversiones requeridas ?

RESPUESTA:

Remitirse a Consulta No. 12 del Comunicado No. 5.

COMUNICADO Nº 8

De acuerdo con lo dispuesto por la Ley 16.466 y el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (Decreto 435/94), el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente ha concedido, mediante Resolucion Nº 593/2002 de fecha 27/12/2002, la Autorización Ambiental Previa al proyecto de Remodelación del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

De acuerdo a lo dispuesto en la mencionada Resolución, el Contratista , además de cumplir con lo establecido en las bases técnicas Anexo A, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Gestionar la autorización de desagüe de las plantas de separación de hidrocarburos de las aguas pluviales y su correcta operación hidráulica.
- Mantener actualizado el control de calidad y la adecuada capacidad de la planta de tratamientos de aguas residuales.
- Presentar un Plan de Gestión Ambiental completo y detallado para ser presentado ante la Dirección Nacional de Medio Ambiente. Éste incluirá un plan de monitoreo, medidas y control de la calidad del agua (pluviales, potable, residuales, etc.), medición y monitoreo del ruido, planes de contingencia ambiental, gestión de residuos y contaminantes. El plazo para la presentación de dicho Plan se ha proyectado que sea de 60 dias posteriores a la Toma de Posesion.
- El proyecto de residuos sólidos y líquidos deberá ser aprobado por la Dirección Nacional de Medio Ambiente.

El no cumplimiento de estos requisitos en tiempo y forma provocará la revocación de la autorización ambiental y será motivo de aplicación de las sanciones correspondientes.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

COMUNICADO N° 9
14 de Febrero de 2003
MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 4.1 DEL ART. 4° DEL DECRETO 376/002 DE 28/09/2002 QUE FIJA LA FECHA DE SUBASTA DE ACCIONES PARA LA EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO DE CARRASCO

VISTO: el Decreto 376/002 de fecha 28 de setiembre de 2002, por el cual se reglamentaron los artículos 21, 22 y 23 de la Ley 17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, relativos a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesareo L. Berisso"
RESULTANDO: I) que por el numeral 4.1 del artículo 4to. del Decreto 376/002 mencionado, se fijó la fecha de realización de la subasta de la totalidad de las acciones previstas en el artículo 22 de la Ley precitada

II) que se ha solicitado por parte de empresas interesadas la modificación de la fecha de subasta CONSIDERANDO: la conveniencia de modificar la fecha para la realización de la referida subasta, así como establecer la fecha límite para la recepción y contestación de las consultas, aclaraciones o ampliaciones realizadas por los interesados y potenciales oferentes
ATENTO: a lo precedentemente expuesto
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:
ARTÍCULO 1ro.- Sustitúyese el numeral 4.1 del artículo 4to. del Decreto 376/002 de fecha 28 de setiembre de 2002, el que quedará redactado de la siguiente manera:
"4.1.- Una vez firmado y aprobado por el Poder Ejecutivo el Contrato de Gestión Integral, la CND someterá a consideración del Banco Central del Uruguay la subasta de la totalidad de las acciones, mediante el procedimiento de oferta pública en Bolsa de Valores habilitada por el Banco Central del Uruguay (en adelante Bolsa de Valores). La subasta se adecuará a las exigencias del Decreto 344/996 de fecha 28 de agosto de 1996, en todo lo pertinente. Una vez cumplidos los trámites referidos, la subasta de la totalidad de las acciones se efectuará el 29 de abril de 2003, se dará la más amplia publicidad al referido acto y se brindará la información prevista en la normativa aplicable al mercado de valores."
ARTÍCULO 2do.- Establécese como fecha límite para la recepción de solicitudes de consultas, aclaraciones o ampliaciones realizadas por los interesados, el 28 de marzo de 2003
ARTÍCULO 3ro.- Establécese como fecha límite para la contestación a las consultas, aclaraciones o ampliaciones recibidas de los potenciales oferentes, por parte de la Administración, el 11 de abril de 2003
ARTÍCULO 4to.- Comuníquese, publíquese y archívese.-

COMUNICADO N° 10

1.-AMPLIACION DE LA RESPUESTA 41 DEL COMUNICADO Nº 6:

Se complementa la respuesta Nº 41 del Comunicado Nº 6:

CONTRATISTA: ADMINISTRACION NACIONAL DE COMBUSTIBLES, ALCOHOL Y PORTLAND-ANCAP.

OBJETO: Ocupación de un espacio sito en el acceso al Aeropuerto Internacional de Carrasco con destino exclusivo a la instalación y explotación de un puesto de venta de combustibles y servicios conexos, así como el desarrollo de actividades destinadas a tal fin .Se podrá además únicamente dentro del área delimitada por el salón de ventas, exponer y vender artículos varios para satisfacer la demanda de los clientes,tales como golosinas,bebidas, galletería,cigarros alimentos,artículos de perfumería,deportivos, de jardinería,de camping, de limpieza,basicos de ferretería.

PLAZO: 1/12/93 AL 1/12/08 el cual será renovable automáticamente por un período igual,salvo que la DINACIA o la ANCAP con 180 días de anticipación al vencimiento del plazo original comuniquen a la otra parte su voluntad de no renovarlo.

PRECIO: U$S 1.200 por mes reajustable anualmente de acuerdo con la tasa de inflación anual de los Estados Unidos de Norteamérica según información brindada periódicamente por el Banco Central del Uruguay

2.- FE DE ERRATAS: En el documento de Régimen de Gestión Integral, Anexo A Bases Técnicas- en sede de "1.3.5. OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS"" Depósito de combustible de aviación".

Donde dice: " El abastecimiento del mismo lo brindan las Empresas Esso y Shell"

Debe decir : " De acuerdo con el marco normativo vigente las compañías ANCAP, AIR TOTAL INTERNACIONAL (AUTOSUR S.A.), ESSO URUGUAY y SHELL URUGUAY,son las empresas habilitadas para realizar los servicios de abastecimientos y comercialización de combustibles de aviación en el AIC"

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 11

CONSULTA N° 1:

¿Está previsto que el concesionario pueda prestar un servicio de transporte terrestre del tipo de remise o taxi?

RESPUESTA: De acuerdo con lo que dispone el punto 3.3. del Régimen de Gestión Integral, el servicio de transporte terrestre del tipo remise o taxi se encuentra comprendido dentro de los servicios que el contratista puede brindar. En tal caso, el contratista deberá dar cumplimiento con las normas.

CONSULTA N° 2:

¿En qué condiciones queda la estación de Ancap que está dentro del predio de la concesión?

RESPUESTA: Se remite a la respuesta 41 del Comunicado 6 ampliada en el comunicado N° 9 numeral 1.

CONSULTA N° 3:

Solicita la actualización de los datos de tráfico del Anexo II de las Bases de Gestión Integral del AIC, y de la Información Adicional que aparece en la página web de DINACIA.

FUERZA AEREA
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
General Cesáreo L.Berisso, 21 de Marzo de 2003

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. AÑO 2003

MESES	AV. GRAL.	AV.COMERCIAL	CARGOS	TOTAL OPERAC.	TOTAL*2 MOVIMIENTO
ENERO	50	721	9	780	1560
FEBRERO	41	659	13	713	1426
TOTAL	**91**	**1380**	**22**	**1493**	**2986**

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2003
(incluye pasajeros Puente Aereo)

MESES	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	29.149	37.614	66.763
FEBRERO	29.856	34.242	64.098
TOTAL	**59.005**	**71.856**	**130.861**

MOVIMIENTO DE PASAJEROS PUENTE AEREO AÑO 2003

	PLUNA		AEROLINEAS ARGENTINAS		AOG		TOTALES	
	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADO	SALIDOS
ENERO	3.780	4.445	4.588	5.128	463	547	8.831	10.120
FEBRERO	4.457	4.666	3.950	4.087	429	429	8.836	9.182
TOTAL	**8.237**	**9.111**	**8.538**	**9.215**	**892**	**976**	**17.667**	**19.302**

MOVIMIENTO DE PASAJEROS INTERNACIONALES EN EL A.I.C. AÑO 2003
(Sin Puente Aereo)

MESES	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	20.318	27.494	47.812
FEBRERO	21.020	25.060	46.080

FORMACION ADICIONAL DE ACUERDO AL ART. 4.2 DEL DECRETO

p. 321

terrizaje y Estacionamiento de aeronaves

Año	Aterrizaje US$	Estacionamiento US$
2002	2.430.163	97.715
ıe - feb 2003	306.369	11.910

cturación Free shop

Año	Facturación US$
2002	11.007.155
ıe - feb 2003	1.527.000

ECAUDACIÓN DE DGIA POR CONCEPTO DE CONCESIONES

xplotación publicitaria

Año	Importe US$
2002	351.982
ıe - feb 2003	76.435

ota: los valores corresponden al 20% de los montos declarados de cturación por parte de la empresa concesionaria. El valor incluye un non mensual fijo de US$ 20.000.

ervicio de atención en tierra de aeronaves

Año	Importe US$
2002	830.928
ne - feb 2003	35.680

ota: los valores hasta junio de 2002 corresponden al 15% de los montos clarados de facturación por parte de la empresa concesionaria. partir de esa fecha rige el Regimen de Libre Prestacion del ervicio del Decreto 280/2002.

partir de la toma de posesión el contratista percibirá lo spuesto en el Anexo F del Régimen de Gestión Integral.

erminal de cargas

Año	Importación US$	Exportación US$
2002	717.948	84.151
ne - feb 2003	98.102	13.018

ota: Los valores corresponden a un 20% sobre el monto de facturación de rga de exportación declarado por la empresa concesionaria y a un 30% bre el monto de facturación de carga de importación declarado. Régimen de Gestión Integral modifica en su anexo F el régimen tarifario.

CONSULTA N° 4:

Solicita estados financieros completos de los tres últimos años, incluyendo el desglose de todos los rubros de ingresos (ingresos aeronáuticos, ingresos comerciales, etc.) y gastos (mantenimiento, suministros, personal, etc.)

RESPUESTA: Remitirse a la respuesta N° 19 del Comunicado N° 3.

CONSULTA N° 5:

Solicita relación de compromisos comerciales con los concesionarios actuales (Neutral, etc). Incluyendo duración del contrato, contraprestaciones económicas etc.

RESPUESTA: Remitirse a la respuesta N° 41 del Comunicado N° 6 ampliada en el Comunicado N° 9 numeral 1.

CONSULTA N° 6:

Solicita información sobre procedimiento de adjudicación y fechas de la subasta.

RESPUESTA: El procedimiento está previsto en el Decreto 376/02, la fecha de la subasta de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto N° 64/03 será el 29 de abril de 2003.

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 12

CONSULTA N° 1:
Atento a los comunicados que establecen que ante un contrato vencido es responsabilidad del concesionario hacer el trámite judicial correspondiente, sin ningún respaldo del concesionante. Se desea saber si existe algún impedimento para que el concesionario por su cuenta instale en el Aeropuerto un negocio similar paralelo al existente sin perjuicio de las acciones que se puedan tomar por daños y perjuicios que indudablemente sufrirá su flujo de ingresos.

RESPUESTA: No existe impedimento ajustándose a la normativa en vigencia.

CONSULTA N° 2:
En el período entre la subasta y la toma de posesión, se desea saber si el concesionario puede exigir al Estado que le vierta la contraparte económica que le hagan efectiva por los contratos vigentes, y si hay alguna manera vinculante con los contratos vencidos y que no deseen abandonar el Aeropuerto aporten al al concesionario los emolumentos establecidos en sus contratos con el Estado , ya que el concesionario contrajo cuantiosas obligaciones económicas efectivizadas a partir del acto de la subasta.

RESPUESTA: La transferencia de los contratos se verificará en los términos de la Sección 4 Numeral 4.1. del Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N° 3:
¿Como se asegura el concesionario que el combustible que se le brinda a las Aeronaves que operen en el Aeropuerto, a lo largo del período de la concesión, será brindado: de forma ininterrumpida las 24 horas del día , por las actuales compañías abastecedoras, y durante todo el período de la concesión ?

RESPUESTA: De acuerdo al marco normativo vigente, ANCAP (Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Pórtland) es la única empresa habilitada para realizar ese servicio. Dicha empresa asegura la realización de su servicio de suministro de combustible una vez acordadas las pautas técnicas y comerciales con el Contratista.

CONSULTA N° 4:
Está previsto asegurar que durante el período de la concesión no existirá ningún Aeropuerto Internacional en un área competitiva en un radio de 100 Kms con centro en el Aeropuerto actual ?, Si la respuesta es que no existirá competidor , se solicita que las Autoridades reafirmen que esta será la conducta a seguir , y en caso contrario resulta

imposible establecer una ecuación económica paramétrica que nos permita resolver satisfactoriamente un equilibrio con las debidas garantías.
RESPUESTA: Tal extremo no surge de las bases que rigen el procedimiento de gestión integral del AIC. Esta pregunta no esta comprendida en las previsiones del art. 8 del Decreto 376/02.

CONSULTA N° 5:
Si existe algún tipo de compromiso que asume el Gobierno de no autorizar otro aeropuerto en la zona.

RESPUESTA: Tal extremo no surge de las bases que rigen el procedimiento de gestión integral del AIC. Esta pregunta no está comprendida en las previsiones del art. 8 del Decreto 376/02.

CONSULTA N° 6:
¿Cuál es el canon que hay que pagar al Estado anualmente?

RESPUESTA: Remitirse al numeral 4.7 del Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N° 7:
Si tienen la última información: Dataroom.

RESPUESTA: La información se ha actualizado en el Comunicado 11.

CONSULTA N° 8:
Nos gustaría conocer la evolución del proyecto que proponía mover el aeropuerto de Carrasco a El Pinar.

RESPUESTA : Tal extremo no surge de las bases que rigen el procedimiento de gestión integral del AIC. Esta pregunta no esta comprendida en las previsiones del art. 8 del Decreto 376/02.

CONSULTA N° 9:
Disponibilidad de información financiera y comercial de AIC para interesados en propuesta.

RESPUESTA: Comunicado 1, Información adicional: Datos de facturación de freeshop, recaudación por concesiones de publicidad, atención en tierra de aeronaves y explotación de la terminal de cargas, ingresos por tasas de aterrizaje y estacionamiento.
Comunicado 2, Consulta 10/11, Como calcular ingresos por tráfico. Consulta 12, información sobre costos de servicios de energía eléctrica, agua potable y telefonía. Consulta 21, impuestos. Consulta 22, sistema de depreciación de activos.
Comunicado 6, Consulta 1, ingresos por alquileres. Consulta 4, refacturaciones, Consulta 5, actualización de datos de tráfico
Comunicado 7, Consulta 9, personal y retribuciones.
Comunicado 11, sin publicar aún, información actualizada a la fecha de tráfico y facturaciones.

CONSULTA N° 10:
Posibilidad de repago del Estado al concesionario al terminar la concesión.

RESPUESTA: De acuerdo al Régimen de Gestión Integral establecido en el decreto376/02 del 28 de setiembre de 2002, no existe la posibilidad de repago al concesionario al finalizar la concesión. El artículo 5.3 del Régimen citado define las condiciones en que se hará entrega al Estado de las instalaciones del AIC.

CONSULTA N° 11:
Mayor información sobre ingresos de pasajeros en puente aereo (AIC recibe parte de lo pagado en Aeroparque?)

RESPUESTA: Los datos de tráfico de pasajeros en puente aéreo figuran en las Régimen de Gestión Integral ANEXO H, fueron actualizados en el Comunicado 6, Consulta 5 y próximanente serán completados en el Comunicado 11. Las tarifas que regirán para la Concesión figuran en el ANEXO F del Régimen.

AIC no recibe parte de lo pagado en Aeroparque.

COMUNICADO N° 13

ACLARACIÓN

Cuando en el Numeral 2.1.1. (2o.) "Capacidad Económico-Financiera" del Régimen de Gestión Integral, se hace mención al monto mínimo de "Patrimonio Neto" que deberá acreditar el Operador Aeroportuario, se esta haciendo referencia al concepto que usualmente se conoce como "Operating Capital", el cual puede calcularse de dos diferentes formas:

A) Desde el punto de vista de la Inversión =
Disponibilidades + Cuentas a Cobrar a Corto y Largo Plazo + Bienes de Cambio (Inventarios) + Stock de Repuestos y Suministros + Inversiones en Otras Empresas + Activos Fijos + Otros Activos - Deudas Comerciales - Acreedores por Cargas Sociales - Acreedores Fiscales - Previsiones - Otras Cuentas a Pagar

B) Desde el punto de vista de su respectivo Financiamiento =
Deudas Financieras a Corto y Largo Plazo + Patrimonio

Desde el primero de los puntos de vista, el monto del Operating Capital representa el total de los Activos Netos o sea, de la Inversión Neta de la empresa, mientras que mediante la segunda forma de calculo, se puede determinar de que forma esa empresa ha financiado su inversión neta, es decir cual es la proporción de capital propio invertida y cual la de capital de terceros.

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 14 (versión definitiva)

En virtud de padecerse error en la publicación realizada entre el viernes 4 de abril y el lunes 7 de abril, se aclara que esta es la versión definitiva del presente comunicado.

CONSULTA N° 1 :
¿Están disponibles los estudios y presupuestos base para la venta de acciones de la Sociedad Anónima?

RESPUESTA: Ver respuesta a Consulta 1 del Comunicado 2.

CONSULTA N° 2:
¿Están disponibles las corridas financieras que dieron base para determinar un plazo de 20 años?

RESPUESTA: Ver respuesta a la Consulta 1 del Comunicado 2.

CONSULTA N° 3:
¿Están disponibles los estados financieros del aeropuerto (1995 – 2002)?

RESPUESTA: Ver respuesta a la Consulta 19 del Comunicado 3.

CONSULTA N° 4:
¿Cuál es el organigrama, numero de funcionarios y trabajadores, y a cuanto asciende actualmente la nomina por operación y administración del aeropuerto?

RESPUESTA: Ver respuesta a la Consulta 18 del Comunicado 3. La administración del AIC está incluida dentro del organigrama de la DINACIA, administradora, entre otros cometidos, de todos los aeropuertos del país. Dicho organigrama puede consultarse en la página www.dinacia.gub.uy.

CONSULTA N° 5:
¿Cuáles son los precios regulados de acuerdo al Régimen de Gestión Integral vigente?

RESPUESTA: Son aquellos que se establecen en la Sección 4, Num. 4.12, del Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N° 6:
¿Está previsto algún mecanismo para modificar, en su caso, el impuesto por uso del aeropuerto?

RESPUESTA: Si por impuesto por uso del aeropuerto se refiere al precio del estacionamiento de aeronaves, aterrizaje y embarque, la fórmula de actualización de los mismos está establecida en la Sección 4, Num. 4.13.

CONSULTA N° 7:
¿Cuál es el costo del combustible? ¿Están reguladas las tarifas de combustible por el Gobierno del Uruguay?

RESPUESTA: No está regulado por el Poder Ejecutivo el precio del combustible JETKERO. El esquema de fijación de precios es el mismo que se aplica en aeropuertos internacionales reflejando los indicadores internacionales del mercado del producto JET KERO.

CONSULTA N° 8 y CONSULTA N° 9:

¿Existe una tarifa por ponerlo en aeronaves (in to plane) y, en su caso, a cuanto asciende esta? ¿Puede abrirse el suministro "in to plane" a varios proveedores?
¿Existe algún pago al Gobierno o al aeropuerto por la venta de combustible?

RESPUESTA: No existe una tarifa. Las tarifas por servicio "in to plane" obedecen a los costos operativos y comerciales resultantes de los aspectos logísticos para la prestación del mencionado servicio por parte de sus proveedores. ANCAP tiene el monopolio para proveer el combustible JETKERO y contratos con ESSO, SHELL y AIRTOTAL para su comercialización. Es posible firmar nuevos contratos de comercialización.

No existe además, a la fecha, algún pago al Gobierno, salvo los impuestos vigentes para la venta de combustibles.

CONSULTA N° 10:
¿Es factible desarrollar dentro de los linderos concesionados del aeropuerto hangares, empacadoras, maquiladoras, etc?

RESPUESTA: Rige para el área concesionada lo dispuesto en el Anexo A, Num. 3, 3.2, 9) del Régimen de Gestión Integral. Dentro de los límites del área bajo régimen de Puerto Libre podrán realizarse solo aquellas actividades autorizadas en la normativa correspondiente.

CONSULTA N° 11 y CONSULTA N° 12:
¿El compromiso del contratista es por la realización de todas las obras especificadas, o por la inversión en obras hasta por 75 millones de dólares americanos?

Dado que se requieren obras importantes para cumplir las normas internacionales de acuerdo a la categoría OACI del aeropuerto (4E), en caso de que el costo de las obras rebasen los 75 millones de dólares americanos, ¿Cómo se consideraría esta inversión adicional?

RESPUESTA: Las obligaciones del contratista están detalladas en la Sección 4, Num. 4.4 del Régimen de Gestión Integral. En particular en relación a las obras ver el literal L) de ese numeral.

CONSULTA N° 13:
¿Existe normatividad ambiental que regule la operación del aeropuerto?

RESPUESTA: Se tomarán los criterios OACI y los requisitos ambientales nacionales.

CONSULTA N° 14:
¿Hay aves u otro tipo de fauna en el Bañado Arroyo Carrasco?

RESPUESTA: Si, se le entregará al contratista copia del estudio de impacto ambiental realizado en el año 1998.

CONSULTA N° 15:
¿Se tiene cuantificado el pasivo ambiental? ¿Quién será responsable de cubrir este pasivo y en que tiempo habrá de cubrirlo?

RESPUESTA: Todas las obras y medidas que sean necesarias para mitigar el impacto ambiental serán de cargo del contratista y el Estado exigirá el cumplimiento de las mismas.

CONSULTA N° 16:
¿Qué se ha previsto en caso de que se obtenga en forma parcial la autorización del impacto ambiental, y por consiguiente se retrase o detenga el programa de obras?

RESPUESTA: Se ha previsto un programa de control y aprobación ambiental a realizarse en forma parcialmente para cada una de las obras previstas según el cronograma establecido en el Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N° 17:
¿Hay otros trámites que pudieran retrasar o frenar el programa de obras?

RESPUESTA: Todos los elementos contenidos en el programa de obras ya se han enumerado en el Régimen de Gestión Integral. De allí el Contratista podrá evaluar los elementos de camino crítico de las diferentes etapas del programa a proponer.

CONSULTA N° 18:
¿Cuáles son los requisitos y procedimientos para competir en la subasta pública?

RESPUESTA: Dichos requisitos y procedimientos estarán disponibles en la información que a tal efecto brinda la Bolsa de Valores de Montevideo, en cuyo ámbito se habrá de realizar la subasta.

CONSULTA N° 19:
La presentación efectuada en al TDA por parte de autoridades del Gobierno Uruguayo, ¿integra el Régimen de Gestión Integral?

RESPUESTA: No.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:
COMUNICADO N° 15

CONSULTA N° 1:
¿Existen otros accionistas además de Puerta del Sur S.A.?

RESPUESTA: No existen otros accionistas de Puerta del Sur S.A. aparte de los que han suscrito e integrado parte del capital de la sociedad. No se han emitido los títulos accionarios.

CONSULTA N° 2:
¿Emitirán acciones preferenciales?

RESPUESTA: No se han emitido acciones preferenciales.

CONSULTA N° 3 y CONSULTA N° 4:
La Sociedad Anónima, ¿podrá vender acciones o emitir acciones, posterior a la subasta publica?

Posibilidad de venta parcial de Puerta del Sur, venta de cierto porcentaje de acciones a partes interesadas o privados.

RESPUESTA: El contratista del AIC será la persona jurídica que ha asumido la Gestión Integral del AIC una vez conformada una sociedad de derecho privado, firmado el contrato de gestión integral y cumplidos los demás requisitos jurídicos técnicos y económicos, en los términos y condiciones que se establecen en el presente reglamento. La Sociedad de derecho privado es una sociedad anónima cuyas acciones nominativas son de propiedad de titulares privados según se define en el Régimen de Gestión Integral. El contratista no podrá ceder total o parcialmente el contrato de gestión integral sin previa y expresa autorización del Poder Ejecutivo. La cesión es de aceptación discrecional del Poder Ejecutivo, previa solicitud fundada con acreditación de que el futuro contratista reúne o da las mismas seguridades de cumplimiento.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/9/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 16

PREGUNTA N° 1 Plan Maestro y Ejecución de las Obras , ¿es correcto interpretar que: El dimensionado de la terminal y los metrajes teóricos son meramente indicativos para cumplir con un nivel de servicio "C" de IATA con un tráfico de 1:600.000 pasajeros/año en horas pico. El Cronograma de Obras y Cronograma de Inversiones contenidos en el Plan Maestro y sus posteriores revisiones, podrán prever la ejecución de la Terminal de Pasajeros en etapas en función de la evolución de la demanda y tráfico real de pasajeros en tanto se cumpla con el desarrollo y estándares previstos en el pliego?

RESPUESTA: Los metrajes teóricos establecidos en las Bases son indicativos para el dimensionado de cada una de las Unidades. En el Anexo A Bases Técnicas numeral 4.7.1 en sede de Unidad de Trafico, Unidad Comercial y Unidad Administrativa se definen las condiciones mínimas que deberán cumplir cada una de esas unidades. En particular, con respecto a la Unidad Comercial se establece: " El dimensionado de los espacios necesarios dependerá de la política de explotación comercial definida por el Contratista". Con respecto a la Unidad Administrativa deberán realizarse "las evaluaciones que considere pertinentes para una gestión eficiente".
Respecto al cronograma de obras e inversiones, en el plan maestro deberán estar definidos todos los elementos que conforman el aeropuerto y las etapas de desarrollo identificadas cumpliendo los cronogramas de obras total y parcial que se proponen en estas Bases. En particular para la Terminal de Pasajeros remitirse al Anexo A Numeral 4.7.5.

El Contratista podrá gestionar la utilización de los espacios y/o áreas de las unidades de la Terminal de Pasajeros en función de las necesidades de demandas en tanto cumpla con los requerimientos establecidos en las bases?

RESPUESTA: Si es correcto. En el caso que esa gestión implique cambios de destino de los espacios de las diferentes unidades, deberá contar con la aprobación de la Unidad de Control.
El Plan Maestro puede plantear alternativas para el aprovechamiento de la infraestructura existente, tanto del lado aire como del lado tierra?
RESPUESTA: En la medida que las alternativas planteadas respeten lo dispuesto en las Bases, estas serán analizadas por la Unidad de Control quien tendrá la facultad de rechazarlas o aceptarlas. En particular, en lo que se refiere a los edificios terminales existentes, remitirse a lo establecido en las Bases técnicas, Capitulo 5, Gestión de la Infraestructura, Numeral 5.1, párrafo 2.

PREGUNTA N° 2 Amortización Acelerada En cuanto a la posibilidad de amortización acelerada, en el comunicado No. 3, Consulta 22, se establece la aplicabilidad del Decreto No. 840/988 art. 95 inc.2 referente a concesionarios de obra pública por el cual la amortización podrá hacerse en 10 años o por la vida útil de la inversión ompprometida

y realizada con el limite del plazo de la concesión, lo que se probara con un certificado de profesional idóneo. Sin embargo existen antecedentes de la aplicación de mortización acelerada en 5 años, particularmente en el área vial en las concesiones de las Rutas 1, 5 y 8. Considerando que este tratamiento de las amortizaciones contribuiría a mejorar la ecuación económica-financiera del contrato de Gestión Integral, ¿es correcto interpretar que el Poder Ejecutivo autorice la aplicación de una amortización acelerada en 5 años para las obras del A.I.C.?

RESPUESTA: Tal extremo no surge de las Bases.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

COMUNICADO N° 17

24/04/03 – SUBASTA DE ACCIONES PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

VISTO: los Decretos Nos. 376/002 de 28 de septiembre de 2002 y 64/003 de 14 de febrero de 2003, relativos a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de tarrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".
RESULTANDO: I) Que el art. 4to. del Decreto 376/002 reglamentó la subasta mediante oferta pública de la totalidad de las acciones de la sociedad anónima constituida al efecto por la Corporación Nacional para el Desarrollo y que son de su propiedad, fijando fecha para su realización.
II) Que por el Decreto 64/003 se modificó la fecha de la mencionada subasta y estableció la fecha límite para la recepción de consultas, aclaraciones o ampliaciones en un todo de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 y concordantes de la Ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002.
III) Que el Poder Ejecutivo está encarando el canje voluntario de títulos de deuda pública en un procedimiento que se encuentra en pleno proceso de ejecución, y se encuentra pendiente la culminación de los trámites relacionados con la aprobación del Contrato de Gestión Integral ya celebrado entre el Ministerio de Defensa Nacional y la referida Sociedad Anónima, así como los referentes a su consideración por el Banco Central.
IV) Que de acuerdo a los numerales 4 y 7 del Anexo I del Convenio y Contratación Directa celebrado el 5 de octubre del 2001 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Nacional para el Desarrollo, aprobado por resolución del Poder Ejecutivo N° 1908/001 de 20 de diciembre de 2001, para llevar adelante la llamada "Megaconcesión ", el Estado debe efectuar pagos -subsidios -a la Corporación Nacional para el Desarrollo como consecuencia del sistema adoptado -concesión de costos compartidos-por el cumplimiento de sus obligaciones.
CONSIDERANDO: Que es necesario asimismo, habilitar un instrumento que permita atender las obligaciones del Estado contraídas con la Corporación Nacional para el Desarrollo en el Anexo I del antes mencionado Contrato de 5 de enero de 2001.
ATENTO: a lo expuesto;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DECRETA:
Artículo 1°.- La subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la Sociedad Anónima constituida al efecto según el artículo 22 de la Ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002, se realizará el 25 de junio de 2003, conforme a las demás condiciones establecidas en la normativa relacionada en la parte expositiva del presente Decreto.
Art. 2°.- Establécese como fecha límite para la formulación de consultas el 28 de mayo de 2003 y la fecha límite para la contestación a las consultas, aclaraciones o ampliaciones de los potenciales oferentes el 11 de junio de 2003.
Art. 3°.- Sustitúyese el numeral 4.8 del Art. 4° del Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, el que quedará redactado de la siguiente forma: " 4.8.- El producto de la subasta de las acciones propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo se

destinará por ésta, deducidos los gastos incurridos por la CND para el cumplimiento del presente Decreto, a asegurar el cumplimiento de Programas Sociales y cancelar los aportes que deba hacer el Estado conforme lo establecen los numerales 4 y 7 del Anexo I del Convenio y Contratación Directa celebrado el 5 de octubre de 2001, aprobado por el Poder Ejecutivo el 20 de diciembre de 2001.
Art. 4°.- Comuníquese, publíquese, etc.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

COMUNICADO Nº 18

20/05/03 –MODIFICACIONES EN EL ARTÍCULO 7º DEL DECRETO Nº 376/002 EN EL RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL Y EL ANEXO A "BASES TÉCNICAS" RELATIVO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

VISTO: el Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, relativo a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".
RESULTANDO:
I) que el artículo 7mo. del Decreto 376/002 aprobó el "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL" y sus Anexos, entre el que se encuentra el Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que es parte integrante del citado Decreto.
II) que el referido Anexo A "BASES TÉCNICAS" se elaboró sobre la base de proyecciones de tráfico de pasajeros que contemplaban los datos históricos anuales hasta el año 2001, por lo que corresponde proceder a la actualización de tales proyecciones incluyendo el año 2002, lo que implica, como consecuencia, la modificación del tamaño del Nuevo Terminal de Pasajeros, previsto en aquellas "BASES TÉCNICAS", así como modificar las condiciones de selección y contratación del futuro Operador Aeroportuario, en lo que respecta a la capacidad técnico-operativa de éste, previstos en el "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL"
CONSIDERANDO:
I) que asimismo resulta necesario atender la baja en el movimiento de aeronaves, pasajeros y carga que registra la actividad aeronáutica a nivel mundial.
II) que lo expuesto precedentemente justifica la introducción de modificaciones en relación al cronograma de obras;

ATENTO: A lo expuesto
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:
Artículo 1°.- Sustitúyese el numeral 4.7.5 "PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA DE OBRAS" de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que quedará redactado de la siguiente forma: "El contratista presentará un anteproyecto del Terminal de Pasajeros que incluirá los accesos, la conexión con la Ruta Nacional 101, el estacionamiento vehicular y obras complementarias.
A partir del momento de la aprobación del Plan Maestro dispondrá de 360 días calendarios para su presentación ante la Unidad de Control. La Unidad de Control dispondrá de 150 días para su evaluación. En caso de observaciones el contratista tendrá 105 días para levantarlas y la Unidad de Control dispondrá de 105 días para su aprobación final, El proyecto ejecutivo completo será entregado 180 días a partir de la fecha de aprobación del anteproyecto. La Unidad de Control tendrá 60 días para aprobarlo.- . Las observaciones serán levantadas en el término de 30 días y la Unidad de Control dará su aprobación a los 15 días, El inicio de las obras no podrá exceder del mes 41 a partir de la fecha de la toma de posesión La puesta en funcionamiento de este conjunto de obras deberá ejecutarse en un plazo de 24 meses a partir de la fecha de inicio.

La puesta en funcionamiento del nuevo edificio de Rescate y Extinción de Incendios será coincidente con el Terminal de Pasajeros y los proyectos serán del mismo tipo del anterior".

Artículo 2°.- Sustitúyese el párrafo final del numeral 4,2.4 "PRESENTACIÓN DE PROYECTO Y CRONOGRAMA", de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", el que quedara redactado de la siguiente forma: "La construcción de la nueva plataforma se hará en forma simultánea a la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros y Accesos Viales".

Artículo 3°.- Sustitúyese el numeral 4.7 "NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS", 4.7.1 "GENERALIDADES", de la Sección 4 "OBRAS NUEVAS", del Anexo A "BASES TÉCNICAS", bajo el título de "Dimensionado teórico del Terminal de Pasajeros", el que quedará redactado de la siguiente forma: "Se deberá dimensionar el Terminal de Pasajeros para un total de 1:300.000 pasajeros teniendo en cuenta las hipótesis del tráfico de pasajeros internacionales y Puente Aéreo en las horas pico y cumpliendo el nivel de servicio "C" de I.A.T.A.".

Artículo 4°.- Sustitúyese el numeral (1°) "Capacidad técnico-operativa", del Numeral 2.1.1 "Condiciones de selección y contratación", de la Sección 2. "OPERADOR AEROPORTUARIO", del "RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL", el. que quedará redactado de la siguiente forma:"Capacidad técnico-operativa.- El Operador Aeroportuario deberá contar con experiencia en Gestión Integral y operación de Aeropuertos con una capacidad mínima de 40.000 Toneladas de carga y 2:400.000 de pasajeros al año, en un período no inferior a 8 (ocho) años dentro del período 1992-2002. Todo lo cual deberá estar debidamente certificado por la Autoridad Aeronáutica del país sede del/los aeropuertos de que se trate. Dicha certificación deberá presentarse debidamente legalizada y traducida en su caso. Para el caso de una empresa "holding" o controlante, se tomarán en cuenta los antecedentes técnico-operativos de la empresa subsidiaria o controlada que los posea, siempre que se asegure la participación de esta última en el aporte efectivo de la experiencia técnica y operativa mediante un contrato específico con validez para todo el plazo de contratación del Operador Aeroportuario.

Artículo 5°.- La Sociedad Anónima que tiene a su cargo la administración, explotación, operación y mantenimiento del Aeropuerto Intencional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, tendrá la opción de amortizar el bien intangible de que es titular en su condición de concesionaria de obra pública, en un plazo de tres años o en la vida útil de la inversión comprometida y realizada con el límite del plazo de la concesión.

Artículo 6.- El beneficio fiscal referido en el artículo anterior regirá desde que las acciones de la sociedad mencionada sean enajenadas mediante la subasta pública dispuesta por el Decreto 376/002, de 28 de setiembre de 2002.

Artículo 7°.- Comuníquese, publíquese, etc.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 19

ACLARACIÓN

En el Comunicado N°11, respuesta a la consulta N° 3, 2) Actualización de Concesiones, debe sustituirse la planilla correspondiente a la facturación del Free Shop, por la siguiente:

Año	Facturación Anual U$S
2002	9.186.614
Ene-Feb 2003	1.086.871

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 20

CONSULTA N° 1

En el art. 5 del Decreto del 20 de mayo de 2003 se menciona que la Sociedad Anónima que tiene a su cargo la Administración, Explotación, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco, propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo tendrá opción de amortizar el bien intangible de que es titular en su condición de concesionaria de obra pública en 3 años o en la vida útil de la inversión comprometida.

Se desea conocer cual es el bien intangible de que es titular dicha sociedad al que hace referencia el decreto y que valor registra.

RESPUESTA

El intangible está constituido por el bien inmaterial consistente en el derecho a explotar la obra pública durante el plazo de la concesión. Su costo fiscal es el que surge del costo de adquisición de los bienes y servicios destinados a integrar las obras que el concesionario realiza a favor del Estado.

CONSULTA N° 2

Se consulta si el valor que se pague efectivamente en la subasta por las Acciones de la Sociedad Anónima que tiene a su cargo la administración, explotación, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco, propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, será deducible como gasto admitido a los efectos del Impuesto a la renta de Industria y Comercio de dicha sociedad y en caso afirmativo, en que forma.

RESPUESTA

El costo de adquisición de las acciones es un activo para el accionista de la sociedad explotante del aeropuerto. No es un gasto de esta última y por lo tanto no puede deducirse de su liquidación del Impuesto a las Rentas de la Industria y Comercio.

CONSULTA N° 3

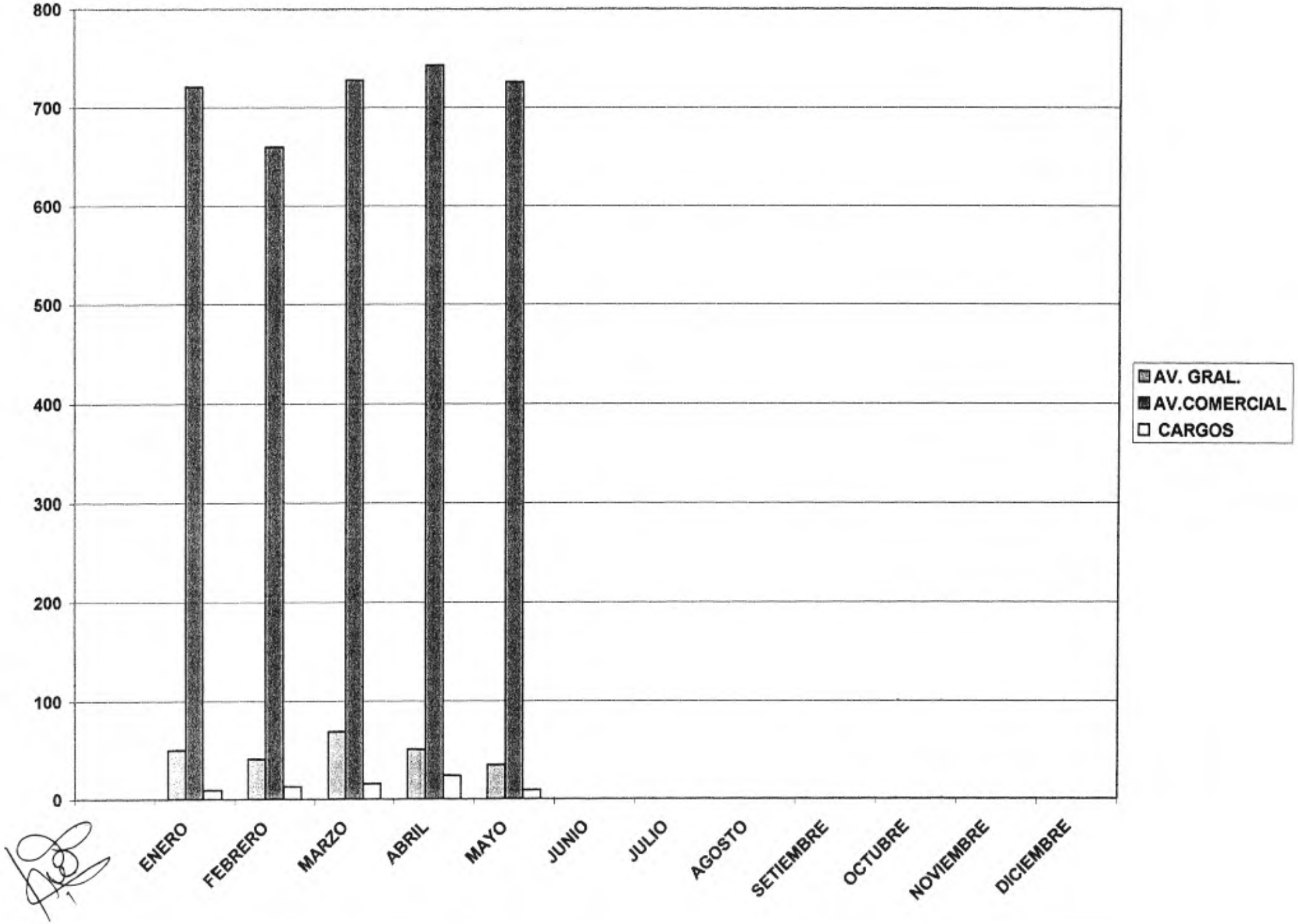
Se procede a solicitar la actualización de todos los datos estadísticos a Abril 2003.

RESPUESTA

FUERZA AEREA
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
General Cesáreo L.Berisso, ##########
MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. AÑO 2003

MESES	AV. GRAL.	AV.COMERCIAL	CARGOS	TOTAL OPERAC.	TOTAL*2 MOVIMIENTO
ENERO	50	721	9	780	1560
FEBRERO	41	659	13	713	1426
MARZO	69	728	16	813	1626
ABRIL	51	743	24	818	1636
MAYO	35	726	9	770	1540
JUNIO				0	0
JULIO				0	0
AGOSTO				0	0
SETIEMBRE				0	0
OCTUBRE				0	0
NOVIEMBRE				0	0
DICIEMBRE				0	0
TOTALES	246	3.577	71	3.894	7788

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. 2003



fs. 35

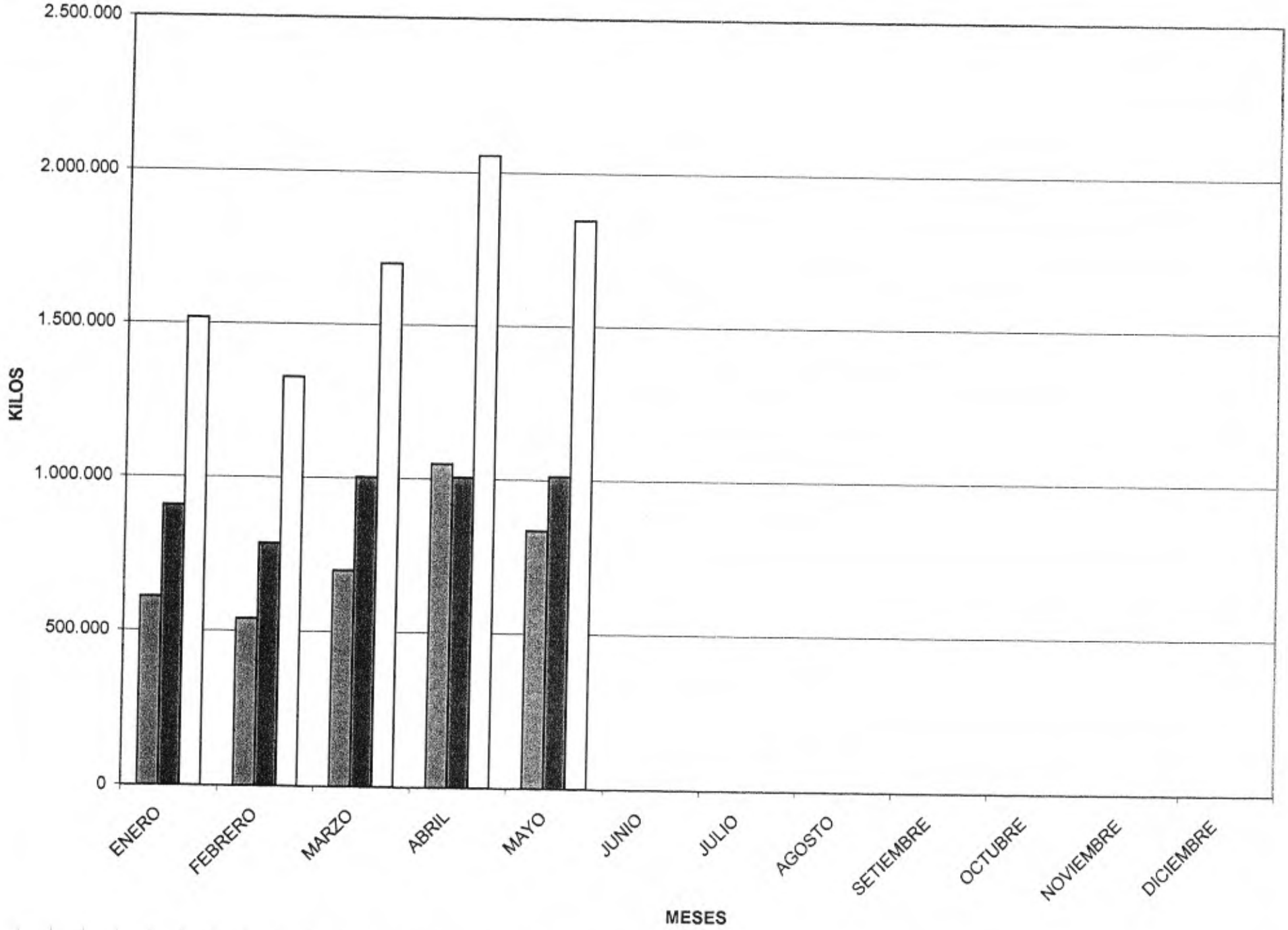
FUERZA AEREA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso" 19-11-03

MOVIMIENTO DE CARGA AÑO 2003

(En Kilos)

	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
ENERO	610.000	908.000	1.518.000
FEBRERO	542.000	785.000	1.327.000
MARZO	699.000	1.003.000	1.702.000
ABRIL	1.049.000	1.006.000	2.055.000
MAYO	834.000	1.012.000	1.846.000
JUNIO			0
JULIO			0
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTAL	**3.734.000**	**4.714.000**	**8.448.000**

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL A.I.C. 2003

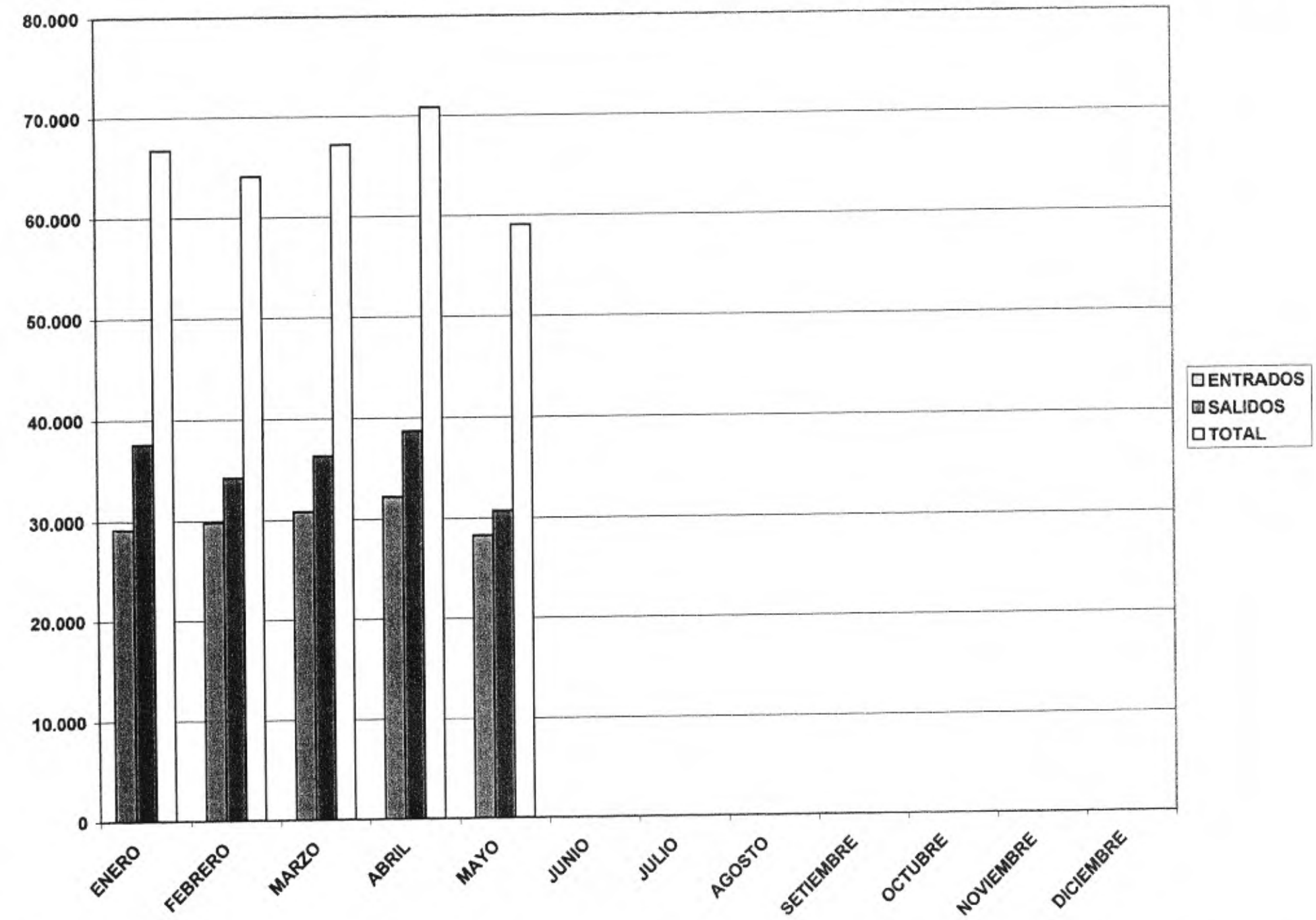


FUERZA AEREA
DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso", 27 de mayo de 2003

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2003
(incluye pasajeros Puente Aereo)

	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	29.149	37.614	66.763
FEBRERO	29.856	34.242	64.098
MARZO	30.841	36.346	67.187
ABRIL	32.178	38.693	70.871
MAYO	28.302	30.755	59.057
JUNIO			0
JULIO			0
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTALES	150.326	177.650	327.976

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. 2003



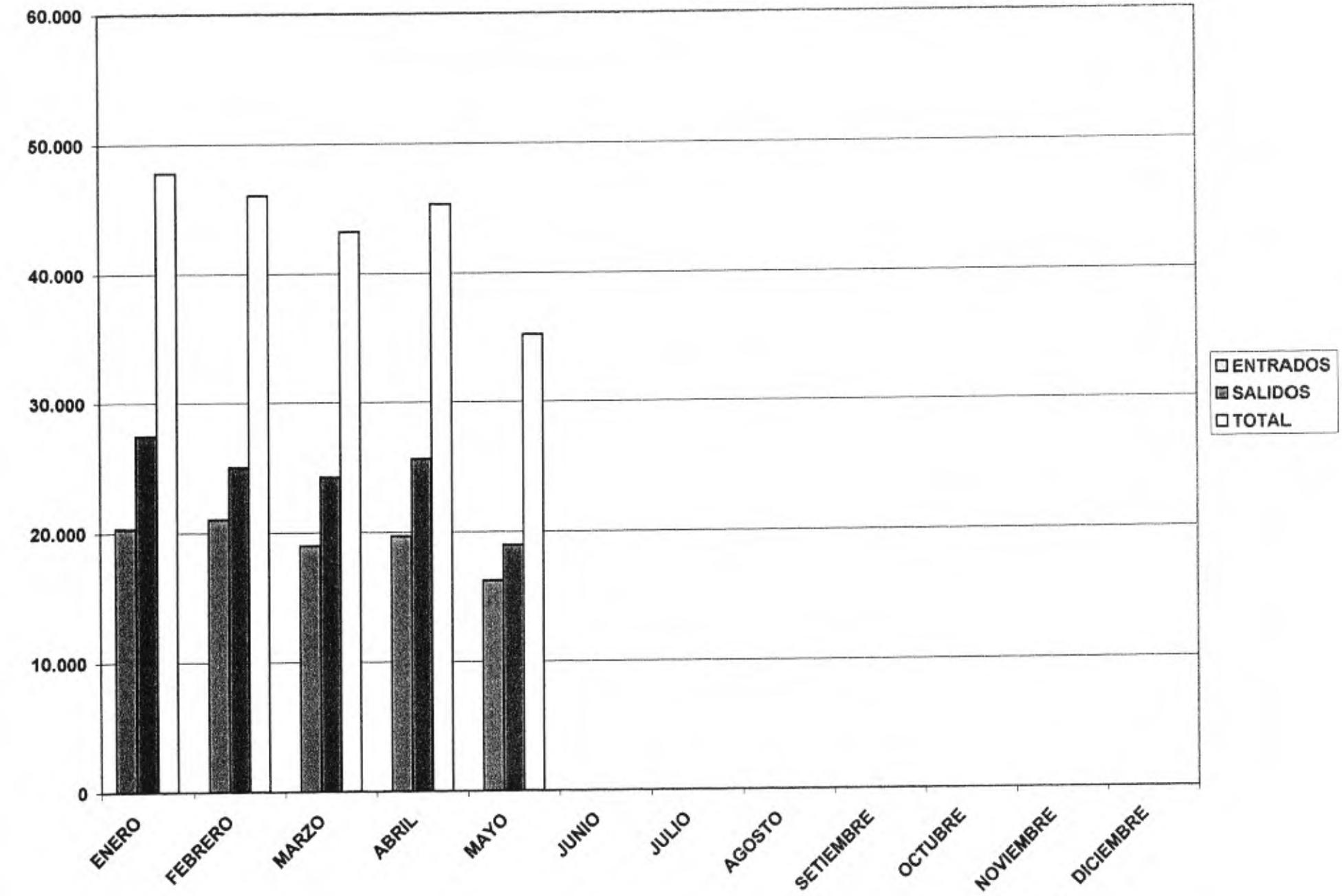
fs. 554

FUERZA AEREA
DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso", 28 de mayo de 2003

MOVIMIENTO DE PASAJEROS INTERNACIONALES EN EL A.I.C. AÑO 2003
(no incluye pasajeros Puente Aereo)

	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	20.318	27.494	47.812
FEBRERO	21.020	25.060	46.080
MARZO	18.977	24.254	43.231
ABRIL	19.710	25.654	45.364
MAYO	16.220	18.988	35.208
JUNIO			0
JULIO			0
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTALES	96.245	121.450	217.695

MOVIMIENTO DE PASAJEROS INTERNACIONALES EN EL A.I.C.
2003



CONSULTA N° 4
¿Se pueden obtener copias del Acta Constitutiva de la Empresa "Puertas del Sur" y de sus Estatutos Sociales?

RESPUESTA
Si. Tal documentación se encuentra disponible en la Corporación Nacional para el Desarrollo (Rincón 528 Piso 7, Montevideo-Uruguay).

CONSULTA N° 5
¿Cual es la base impositiva para las Sociedades de derecho privado (Sociedades Anónimas)?

RESPUESTA
Ver respuesta a la Consulta 21 del Comunicado 3.

CONSULTA N° 6
¿En que consisten las franquicias fiscales previstas en los literales B), C) y E) del artículo 6 del Decreto – Ley 15637 de fecha 28 de setiembre de 1984?

RESPUESTA
El texto del Decreto Ley mencionado puede ser consultado en la página web www.parlamento.gub.uy. Sin perjuicio de lo anterior se transcribe los literales B), C) y E) del artículo 6 del Decreto Ley 15637:
"B) Exoneración de Impuesto al Valor Agregado y de todo impuesto a la circulación de bienes que grave las operaciones, incluidas las importaciones que tengan aplicación directa a la obra o servicio objeto de la concesión.
C) Exoneración de tributos a las importaciones, recargos, Impuesto Aduanero Único, Tasas Consulares y Tasas de Movilización de Bultos, relacionados con la parte de bienes a incorporar o a utilizar en la obra pública o destinados al cumplimiento del servicio.
E) Exoneración del Impuesto al Patrimonio que grave la parte de bienes afectados a la concesión de la obra."

CONSULTA N° 7
En su reciente comunicación del 22 de mayo en que publican las modificaciones en el art. 7 del decreto 376/002 en el Régimen de Gestión Integral y en el Anexo A (Bases Técnicas) relativo al Aeropuerto Internacional de Carrasco, se reducen las especificaciones del proyecto y se amplía su plazo de ejecución.

- Con estas modificaciones: ¿cambiarían los montos de inversión y las garantías de contratación del operador aeroportuario?
- Por lo que toca al art. 5° del decreto ¿a que se refieren como amortización del bien intangible? ¿Corresponde a las acciones (valor) de la Sociedad?
- Por lo que respecta a la inversión fisica ¿cuál es el criterio de amortización?

RESPUESTA
Las garantías a las que alude la Consulta no se han modificado. En el Régimen de Gestión Integral no están previstos montos de inversión, sino la obligación de realizar obras, provisión de equipamiento correspondiente y demás obligaciones incluidas en dicho Régimen.
Con respecto a los otros puntos consultados ver respuesta a Consultas 1 y 2 de este Comunicado.

CONSULTA N° 8
Una vez cumplido el plazo de 20 años de la concesión ¿qué pasará con las acciones de la Sociedad? ¿Tendrán algún valor comercial? ¿Se tendrán que reintegrar a la CND?

RESPUESTA
El titular de las acciones de la Sociedad Anónima seguirá manteniendo dicha calidad aun una vez cumplido el plazo de 20 años del Contrato de Gestión Integral y no deberá reintegrarlas a la CND. Como complemento ver respuesta a la Consulta 8 del Comunicado 6.

CONSULTA N° 9
¿A cuanto ascendió en el 2002 el ingreso para el aeropuerto (AIC) del freeshop y cual fue el total de ingresos comerciales para ese año?

RESPUESTA
Con respecto a la facturación del freeshop ver Aclaración incluida en el Comunicado 19.
Los ingresos comerciales principales del AIC para el año 2002 se han publicado en la respuesta a la Consulta 3 del Comunicado11.

f. 358

05/08/03

COMUNICADO Nº 21.

)4/08/03 - SUBASTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

/ISTO: los Decretos 376/002 de 28 de setiembre de 2002, 153/2003 de 24 de abril de 2003 y '92/2003 de 20 de mayo de 2003, relativos a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

RESULTANDO: I) que el artículo 4to. del Decreto 376/002 reglamentó la subasta mediante oferta pública de la totalidad de las acciones de la sociedad anónima constituida al efecto por la Corporación Nacional para el Desarrollo.

I) que de acuerdo con lo dispuesto por el art. 1ro. del Decreto 153/2003, dicha subasta se realizó con fecha 25 de junio de 2003, la que fuera declarada desierta al no haberse formulado ninguna propuesta en dicho acto.

CONSIDERANDO: I) que en virtud de lo expuesto precedentemente resulta necesario establecer una nueva fecha para la realización de la subasta de referencia.

II) asimismo, y con el fin de lograr culminar con éxito la subasta proyectada, lo que se juzga como altamente conveniente al interés público, se estima necesario introducir algunas modificaciones respecto del Régimen de Gestión Integral.

ATENTO: A lo expuesto.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°.- La subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la sociedad anónima constituida al efecto según el artículo 22 de la ley 17.555 de 18 de setiembre de 2002, se realizará el 27 de agosto de 2003, conforme a las demás condiciones establecidas en la normativa relacionada en la parte expositiva del presente Decreto.

Artículo 2°.- Establécese como fecha límite para la formulación de consultas el 10 de agosto de 2003 y la fecha límite para la contestación de las mismas a los potenciales oferentes, el 15 de agosto de 2003.

Artículo 3°.- Sustitúyense los numerales 4.4 y 4.5 del artículo 4to. del Decreto 376/002 de 28 de setiembre de 2002, los que quedarán redactados de la siguiente forma: "4.4: El adquirente de las acciones abonará, en el acto (según normas de la Bolsa de Valores), el 20% (veinte por ciento) del precio resultante de la subasta, en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) cheque o letra de cambio, a satisfacción de la Bolsa de Valores y ejecutable en plaza" "4.5: Previo al momento de la Toma de Posesión, el adquirente del paquete accionario de la CND abonará el 10 % (diez por ciento) del precio resultante de la subasta. Las acciones serán entregadas cuando se cancele la totalidad del precio y quedarán depositadas en la CND hasta la cancelación del mismo.

En el plazo de un año contado desde la realización de la citada subasta, el adquirente abonará el

restante 70 % (setenta por ciento) del referido precio. Por dicho saldo de precio el adquirente suscribirá un título valor en el momento de integrar el 10% (diez por ciento) cuyo pago deberá ser garantizado por una garantía real, aval bancario o póliza de seguro de fianza. Para el caso de que el aval bancario o la póliza de seguro de fianza sean emitidas por una institución privada, ésta deberá ser de primera línea contando con filial en plaza. Las garantías deberán ajustarse al modelo del Anexo C del Contrato de Gestión Integral. Este tipo de caución deberá establecer expresamente que garantiza el pago del saldo de precio del 70% (setenta por ciento), individualizar al adquirente y que se mantendrá vigente y válida hasta el pago efectivo del saldo de referencia. En caso de incumplimiento por parte del adquirente, se resolverá de pleno derecho el Contrato de Gestión Integral por decisión unilateral del MDN y sin indemnización o restitución de ninguna especie en favor del adquirente, resultando aplicable en todos sus términos lo previsto en el numeral 5.1.2 "Liquidación del Contrato de Gestión Integral por Resolución" del "Régimen de Gestión Integral". En el plazo de 15 (quince) días hábiles posteriores a la subasta el adquirente constituirá las "Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones Primera Etapa e Integración de Capital" en el marco de lo previsto en el "Régimen de Gestión Integral" (Artículo 7° del Decreto 376/002) Asimismo deberá constituir la Garantía de Realización de Inversiones Segunda Etapa, dentro del primer día hábil del mes 37 contado a partir de la Toma de Posesión. La falta de cumplimiento de la presente obligación por parte del Contratista, será considerada como incumplimiento grave y dará lugar a la resolución del Contrato de Gestión Integral, de acuerdo con lo previsto en el numeral 5.1.1 "Resolución por Incumplimiento del Contratista" del "Régimen de Gestión Integral".

Artículo 4°.- Modifícase el artículo 5° del Decreto 376/2002, en el sentido de establecer que donde dice: "Una vez abonado el precio de las acciones y constituidas las 'Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital'..." debe decir: "Una vez abonado el 30% (treinta por ciento) del precio de las acciones y constituidas las 'Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital'..."

Artículo 5°.- Modifícase la "Garantía de Realización de Inversiones", a la que refiere el numeral 4.6 del artículo 4to. del Decreto 376/2002 y el punto ii) del numeral 1.4.1 "Garantías de Contratación del Operador Aeroportuario, Realización de Inversiones e Integración de Capital", del Capítulo 1.4 "Garantías", de la Sección 1 "Marco General", del "Régimen de Gestión Integral", estableciendo que la misma comprenderá una Primera Etapa correspondiente a las obras del Grupo de Obras 1 y 2, según se define en el punto 4.1 del Anexo A del "Régimen de Gestión Integral", en la redacción conferida por el presente Decreto, la que se fija en la suma de U$S 1:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón quinientos mil) y una Segunda Etapa correspondiente a las obras del Grupo de Obras 3 y 4, también definidas en dicho Anexo A, la que se fija en la suma de U$S 2:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones).

Artículo 6°.- Establécese que los porcentajes correspondientes a los grupos de obras sobre la Garantía de Realización de Inversiones a los que refiere la parte final del punto 1.4.2 "Devolución de Garantías", del "Régimen de Gestión Integral", será el siguiente: Garantía de Realización de Inversiones Primera Etapa: Grupo 1: 70 %; Grupo 2: 30 %. Garantía de Realización de Inversiones Segunda Etapa: Grupo 3: 80 %; Grupo 4: 20 %.

Artículo 7°.- Agrégase a la nómina de obras Incluidas en el Grupo 1 "Área de Movimiento", del punto 4.1 "Definición de Grupos de Obra", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", la siguiente: "Plan de Puesta a Punto, según se define en el punto 5.1.1 del referido Anexo "A".

Artículo 8°.- Modifícase el monto de la "Garantía de Cumplimiento de Contrato" a la que refiere el literal b) del artículo 5to. del Decreto 376/002 y el numeral 1.4.3 "Garantía de Cumplimiento de

Contrato", del Capítulo 1.4 "Garantías", Sección 1 "Marco General", del "Régimen de Gestión Integral", la que se fija en la suma de U$S 6:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América seis millones).

Artículo 9°.- Sustitúyese el numeral 4.7 "Canon", de la Sección 4 "Condiciones de la Gestión Integral del A.I.C." del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "El canon se define como el precio anual a pagar por el Contratista al Estado como contraprestación por la Administración, Explotación, Operación, Construcción y Mantenimiento del A.I.C. El canon anual se devengará a partir del día de la Toma de Posesión, y será la mayor de estas dos cantidades: a) U$S 2:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones quinientos mil); o b) la suma resultante de multiplicar las unidades de trabajo por U$S 2,30 (dólares de los Estados Unidos de América dos, 30/100), entendiéndose por Unidad de Trabajo a cada pasajero que utilice los servicios del AIC o cada 100 kg de carga o correo.

En caso de la Unidad de Trabajo en su modalidad referida a correo o carga, se aplicará la antedicha suma de U$S 2,30 (dólares de los Estados Unidos de América dos, 30/100) sobre las primeras 30.000 (treinta mil) toneladas de carga o correo, la suma de U$S 1,725 (dólares de los Estados Unidos de América uno, 725/1000), sobre las siguientes 10.000 (diez mil) toneladas de carga o correo, esto es entre 30.000 (treinta mil) y 40.000 (cuarenta mil) toneladas de carga o correo y la suma de U$S 1,15 (dólares de los Estados Unidos de América uno, 15/100) a partir de 40.000 (cuarenta mil) toneladas de carga o correo.

El monto mínimo de canon anual (literal a) y los valores de la unidad de trabajo (literal b) se ajustarán anualmente por el procedimiento establecido en 4.13. El Contratista abonará el canon anual de la siguiente forma: 1) En el primer año del Contrato: El Contratista abonará el canon anual de la siguiente forma: a) la suma de U$S 1:250.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón doscientos cincuenta mil) que pagará dentro de los 30 (treinta) días siguientes del vencimiento del primer semestre; y b) el saldo, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer año.

2) En los años siguientes: a) la suma equivalente al 50 % del canon anual abonado efectivamente en el año anterior, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al vencimiento del primer semestre de cada año; y b) el saldo, dentro de los 30 días siguientes al vencimiento de cada año de Contrato. El atraso en el pago del canon devengará un interés mensual moratorio de LIBOR (180 días) más 2 (DOS) puntos porcentuales. Todo ello sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente. El canon será depositado en la Tesorería de la DINACIA (Camino Carrasco 5519) o en el Banco de la República Oriental del Uruguay en la cuenta especial que a estos efectos se indicará, sirviendo la constancia de depósito como carta de pago. Lo percibido por este concepto será destinado a gastos de funcionamiento e inversiones de la DINACIA.

Articulo 10°.- Sustitúyese el Numeral (2°) "Capacidad económico-financiera", del Punto 2.1.1 "Condiciones de selección y contratación", de la Sección 2 "Operador Aeroportuario", del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente forma: "El Operador Aeroportuario deberá contar con un Capital Operativo correspondiente al último ejercicio, no inferior a U$S 50:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cincuenta millones), según balance confeccionado de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y auditado. El Capital Operativo se calculará como la suma del Patrimonio Neto más las Deudas Financieras a Corto y Largo Plazo.

El Capital Operativo de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Capitales Operativos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

Articulo 11°- Sustitúyese el artículo 5° del Decreto 192/003 del 20 de mayo de 2003, el que

quedará redactado de la siguiente forma: "La sociedad anónima que tiene a su cargo la administración, explotación, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", propiedad actualmente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, tendrá la opción de amortizar el bien intangible de que es titular en su condición de concesionaria de obra pública, en un plazo de tres a cinco años a elección del contribuyente, o en la vida útil de la inversión comprometida y realizada con el límite del plazo de la concesión."

Artículo 12°- Agrégase al Numeral 4.3 "Plazo del Contrato de Gestión Integral", de la Sección 4 "Condiciones de Gestión Integral del AIC", del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Dicho plazo podrá extenderse hasta por 10 (diez) años más, a solicitud del Contratista. En tal caso, el Contratista, antes del vencimiento del año 18 contado desde la Toma de Posesión, deberá presentar al Poder Ejecutivo una revisión de su Plan Maestro donde se contemplen las inversiones necesarias para la gestión integral del AIC en el referido plazo y su correspondiente Estudio Económico-Financiero. La propuesta estará sujeta a la aprobación del Poder Ejecutivo, que podrá señalar las nuevas condiciones para que se otorgue la prórroga solicitada. La no concesión de la prórroga solicitada por el Contratista, en ningún caso podrá implicar responsabilidad para el Estado."

Artículo 13°.- Agrégase a la Sección "Precio por Servicio de Embarque (en U$S)" del Anexo "F" "Cuadro de Precios" del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Dichos precios fijos entrarán en vigencia a los 30 (treinta) días contados desde la firma del Acta de Inicio de las obras de puesta a punto en el actual Terminal de Pasajeros del AIC, período en el cual el Poder Ejecutivo dictará el correspondiente administrativo".

Artículo 14°.- Modifícase el Punto 5.1.1 "Plan de Puesta a Punto", de Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", estableciendo que el Contratista deberá incluir dentro del Plan de Puesta Punto, la implementación de un sistema de embarque al avión protegido de las inclemencias del tiempo (pasarela telescópica o sala móvil "mobil lounge"), el que deberá entrar en servicio al primer día del mes 9 contado desde la Toma de Posesión."

Artículo 15°.- Agrégase al Punto 5.1 "Infraestructura Edilicia y Vial del Área Pública", Punto "Gestión de la Conservación y Operación de la Infraestructura", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", lo siguiente: "Una vez aprobados cada uno de estos dos planes, conjuntamente con el inicio de obras se suscribirán las correspondientes Actas de Inicio de Obras."

Artículo 16°.- Modifícase el Punto 4.6,9 "Presentación de Proyecto y Cronograma de Obras", del Anexo "A" "Bases Técnicas", del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "El plazo máximo para la puesta en funcionamiento de la nueva Terminal de Cargas sus accesos, la conexión con el Camino Carrasco, el estacionamiento vehicular y las obras complementarias, será el último día del año 5 contado desde la Toma de Posesión.

El Proyecto Ejecutivo correspondiente será entregado a la Unidad de Control al menos 60 días antes de la fecha del inicio de las obras.

La Unidad de Control tendrá 15 días para aprobarlo. En caso de observaciones el Contratista tendrá 15 días para levantarlas y la Unidad de Control dispondrá de 15 días para su aprobación final.

Artículo 17°.- Modifícase el Numeral 4.12 "Precios" del "Régimen de Gestión Integral", el que quedará redactado de la siguiente manera: "Los precios de los servicios bajo responsabilidad del contratista y sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo de acuerdo al numeral 4.13 se encuentran establecidos en el Anexo "F". Los valores referidos en dicho Anexo para los precios

de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, precios a la carga y precios del régimen de libre prestación de servicio de atención en tierra a aeronaves a cobrarse a quienes presten dicho servicio, constituyen precios máximos, pudiendo el Contratista establecer precios menores si lo considera conveniente. Los precios de embarque referidos en el Anexo "F" se consideran fijos e incluyen lo establecido en el artículo 476 de la ley 16.320 de fecha 1ro. de noviembre de 1992.

Los precios por los servicios a las compañías de aviación y que no estén comprendidos en el referido Anexo "F", así como sus modificaciones, serán propuestos por el Contratista y aprobados por la Unidad de Control. Los restantes precios no comprendidos en lo anterior, serán establecidos libremente por el Contratista y deberán ser comunicados a la Unidad de Control con una antelación no inferior a 30 (treinta) días a su vigencia.

Todos los precios deberán guardar razonabilidad con los precios del mercado local en consideración a la calidad y tipo de servicio que se presta.-

El Contratista podrá proponer a la Unidad de Control, el establecimiento de precios que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación obedezca a la prestación de nuevos servicios para usuarios y operadores."

Artículo 18°. - Comuníquese, publíquese, etc.

Secretaría de Prensa y Difusión
Presidencia de la República

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO N° 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE:

COMUNICADO N° 22

CONSULTA N° 1:
Se solicita se confirme la libertad de los nuevos accionistas de Puerta del Sur S.A. de transferir libremente sus acciones con posterioridad a la subasta.

RESPUESTA:
La transmisibilidad de las acciones debe remitirse a lo dispuesto en el artículo 305 de la ley 16.060.

CONSULTA N° 2:
Se solicita se confirme que no existen restricciones para modificar el estatuto de Puerta del Sur S.A., así como para la emisión de obligaciones negociables u otro tipo de endeudamiento.

RESPUESTA:
a) De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 2.3 del decreto 376/002 "El texto del estatuto de la sociedad anónima , se ajustará al proyecto que se detalla en el "Régimen de Gestión Integral" que se aprueba como complemento del presente decreto (artículo 7)".

b) Nos remitimos a lo establecido en el artículo 246 de la ley 16.060.

CONSULTA N° 3:
Se solicita se confirme que no existen restricciones para transformar la sociedad Puerta del Sur S.A. en sociedad anónima cerrada.

RESPUESTA:
Sí existen restricciones debido a que el artículo 21 de la ley 17555 de fecha 18 de setiembre de 2002 estableció que la Sociedad deberá ser abierta.

CONSULTA N° 4:
Se solicita se proporcione con anterioridad suficiente a la subasta, copia íntegra de todos los contratos existentes, vigentes o vencidos, en particular los contratos con operadores de carga, servicios de tierra y Duty Free. Asimismo se solicita se proporcione relación inventariada con indicación de superficie utilizada en cada caso, precios por metro cuadrado y su ubicación en un plano específico.

RESPUESTA:

Los contratos referidos estarán a disposición de los interesados para su consulta el día 15 de agosto desde la hora 9 a la hora 11 en la Sala de Sesiones de la DINACIA - DGIA, Camino Carrasco 5519.

CONSULTA N° 5:
Se solicita aclaración de las condiciones de utilización por parte de los operadores de carga, servicios de tierra y Duty Free, de los inmuebles, muebles e instalaciones del AIC. En particular precios de arrendamiento, reajustes, forma de pago.

RESPUESTA:
La información solicitada consta en la documentación a la que se hace referencia en la respuesta anterior.

CONSULTA N° 6:
Se solicita aclaración y detalle de los tributos que paga el AIC al Estado o gobiernos municipales, o de las exoneraciones que tuviera y que régimen se aplicará sobre estos tributos al Contratista, ya sea en relación a los inmuebles que formen parte de la concesión como a las actividades a desarrollar por el Contratista.

RESPUESTA:
Se remite a la respuesta dada a la Consulta N° 21 del Comunicado 3. Los impuestos municipales que gravan la propiedad inmueble se encuentran exonerados de acuerdo al artículo 463 de la Ley N° 16226 del 29 de octubre de 1991.

CONSULTA N° 7:
Se solicita exhibición de planos y detalle de padrones del AIC con indicación expresa de las áreas a concesionar.

RESPUESTA:
El plano con la indicación del área a concesionar forma parte de la documentación anexa al Régimen de Gestión Integral y se encuentra publicado en la página web www. dinacia.gub.uy.

CONSULTA N° 8:
Se solicita detalle de la operativa del servicio de taxis y remises existente en el AIC, exhibición de contratos, condiciones, pagos, titular responsable, régimen, sistema de control, etc.

RESPUESTA:
Los taxis que prestan servicio en el aeropuerto se encuentran nucleados en una Patronal de taxis del aeropuerto, la que abona al aeropuerto el uso de espacios para su funcionamiento y un permiso anual por coche cuyos montos están fijados por decreto del Poder Ejecutivo (N° 407/2001) y en el contrato correspondiente.

CONSULTA N° 9:

En el supuesto que el Contratista no continúe la relación existente con el operador de cargas, como se hará la recepción de las mercaderías por el Contratista?

RESPUESTA:
Sin perjuicio de la obligación de la continuidad ininterrumpida de la prestación del servicio se trata de una negociación que deberá llevarse a cabo entre privados.

CONSULTA N° 10:
Se solicita se proporcionen los Estados contables auditados de Puerta del Sur S.A.

RESPUESTA:
Esta documentación podrá se consultada en la CND, Rincón 528 piso 7.

CONSULTA N° 11:
Actualización de información sobre ingresos por los siguientes conceptos: free shop; explotación publicitaria; servicios de atención en tierra; terminal de carga; aterrizaje y estacionamiento de aeronaves.

RESPUESTA:

FORMACIÓN ADICIONAL DE ACUERDO AL ART. 4.2 DEL DECRETO

errizaje y Estacionamiento de aeronaves

Año	Aterrizaje US$	Estacionamiento US$
ARZO - JUNIO	755.792	44.196

cturación Free shop

Año	Facturación US$
marzo	649.914
abril	797.749
mayo	721.396
junio	697.778

freeshop abona a la DGIA por concepto de precio fijo
suma de US$ 20.000 mensuales a lo que se adiciona el
% de su facturación.

ECAUDACIÓN DE DGIA POR CONCEPTO DE CONCESIONES

plotación publicitaria

Año	Importe US$
MARZO -JUNIO	68.527

ta cifra corresponde a ingresos parciales existiendo
ligaciones pendientes de cumplimiento.

rvicio de atención en tierra de aeronaves

Año	Importe US$
MARZO - JUNIO	38.592

ota: los valores hasta junio de 2002 corresponden al 15% de los montos
eclarados de facturación por parte de la empresa concesionaria.
partir de esa fecha rige el Regimen de Libre Prestacion del
rvicio del Decreto 280/2002.
cluye el precio por ocupación de espacios.
partir de la toma de posesión el contratista percibirá lo
spuesto en el Anexo F del Régimen de Gestión Integral.

erminal de cargas

Año	Importación US$	Exportación US$
MARZO-JUNIO	218.033	29.280

ota: Los valores corresponden a un 20% sobre el monto de facturación de
rga de exportación declarado por la empresa concesionaria y a un 30%
obre el monto de facturación de carga de importación declarado.
Régimen de Gestión Integral modifica en su anexo F el régimen tarifario.

CONSULTA Nº 12:
Se solicita se proporcione información respecto de los funcionarios de DINACIA que desarrollan actividades en el AIC, especialmente: cantidad de funcionarios, sueldos nominales, régimen horario y funciones.

RESPUESTA:

Se adjunta información.

DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

PERSONAL QUE PRESTA FUNCIONES EN EL A.I.C.

INFORMES

CANTIDAD	GRADO	SUELDO NOMINAL PROMEDIO MENSUAL	SUELDO TOTAL
2	8	16.637	33.273
1	6	13.481	13.481
1	5	12.256	12.256
2	4	11.597	23.194
1	3	11.663	11.663
4	2	13.235	52.940
1	1	12.702	12.702
12			159.510

EMISION Y FISCALIZACION

CANTIDAD	GRADO	SUELDO NOMINAL PROMEDIO MENSUAL	SUELDO TOTAL
1	10	21.840	21.840
2	8	21.354	42.708
1	7	15.799	15.799
1	6	16.146	16.146
2	3	13.549	27.098
7			123.591

SERVICIOS GENERALES

CANTIDAD	GRADO	SUELDO NOMINAL PROMEDIO MENSUAL	SUELDO TOTAL
1	10	21.667	21.667
1	7	18.089	18.089
4	6	15.892	63.566
4	4	13.559	54.234
6	3	11.804	70.822
2	2	11.404	22.807
3	1	10.650	31.951
21			283.136

USINA

CANTIDAD	GRADO	SUELDO NOMINAL PROMEDIO MENSUAL	SUELDO TOTAL
4	10	25.432	101.727
2	9	23.988	47.975
4	7	20.741	82.965
1	6	17.223	17.223
1	3	15.841	15.841
1	1	13.355	13.355
13			279.086

RECAUDACIONES

CANTIDAD	GRADO	SUELDO NOMINAL PROMEDIO MENSUAL	SUELDO TOTAL
1	9	22.814	22.814
1	8	17.189	17.189
1	6	14.583	14.583
3	4	12.386	37.157
1	3	11.628	11.628
2	2	10.761	21.521
1	1	9.904	9.904
10			134.796

DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

PERSONAL QUE PRESTA FUNCIONES EN EL A.I.C. Y QUE PERTENECE A OTROS ORGANISMOS

POLICIA AEREA	60 FUNCIONARIOS
ADUANA	MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MIGRACIONES	MINISTERIO DEL INTERIOR
INTERPOL	MINISTERIO DEL INTERIOR
INTELIGENCIA	MINISTERIO DEL INTERIOR
NARCOTICOS	MINISTERIO DEL INTERIOR
METEOROLOGIA	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
BARRERAS SANITARIAS	MINISTERIO DE GANADERIA AGRICULTURA Y PESCA
SANIDAD AEREA	MINISTERIO DE SALUD PUBLICA

CONSULTA N° 13:
Se establece que las garantías pueden constituirse en efectivo, por aval bancario o póliza de seguro de fianza, y que las garantías deberán ajustarse al modelo del Anexo C.
El texto del modelo del anexo es aplicable solamente al aval bancario, en caso de presentar un seguro de fianza, cual sería el modelo a tener en cuenta, o no directamente se excluye la mención al anexo C ?

RESPUESTA:
Respecto de ese tipo de garantía la misma deberá ajustarse a las condiciones generales y particulares usualmente utilizadas. Esta deberá ser aprobada de acuerdo al procedimiento descrito en el Régimen de Gestión Integral.

CONSULTA N° 14:
En 4.9 Control del Contrato de Gestión Integral. Unidad de Control, aclarar quién debe cubrir los gastos de contrataciones de técnicos internacionales efectuados por la Unidad de Control.

RESPUESTA:
Los gastos mencionados no serán de cargo del contratista.

CONSULTA N° 15:
En 4.17 Mora, no está estipulada la mora por incumplimiento. En cuanto a las sanciones previstas por incumplimiento temporal las mismas se encuentran: para el pago del canon, en el numeral 4.7 del Régimen de Gestión Integral en la redacción dada por el decreto 317 de 2003, sin perjuicio de lo dispuesto en el 4.16 de dicho Régimen.

RESPUESTA:
El régimen aplicable a la mora está previsto en el numeral 4.17.

CONSULTA N° 16:
Principales orígenes y destinos de los vuelos.

RESPUESTA:
Se remite a la respuesta dada a la Consulta 1 del Comunicado 3.

CONSULTA N° 17:
Área Comercial: número de locales comerciales actuales, negocios actuales, nuevos negocios y emprendimientos previstos, perspectivas de ingresos futuros.

RESPUESTA:
Se remite a la respuesta dada a la Consulta 4 de este Comunicado.

CONSULTA N° 18:
Art.4.2.2.1 Intervenciones Previstas - Nuevas Calles de Rodaje

El presente párrafo menciona la construcción de un nuevo tramo de calle de rodaje B paralela a la pista 06-24 a una distancia de aprox. 176 metros entre ejes.
Se consulta:
El nuevo tramo de la calle de rodaje B, ¿puede realizarse a mayor distancia de la pista 06-24, logrando un enlace con la calle de rodaje D, la futura plataforma a construir, la actual plataforma y a través de esta ultima con los rodajes C (tramo T4 - 2) y calle de rodaje A y a su vez por esta ultima con la cabecera 01? Se entiende que esta configuración permite una mejor vinculación entre la plataforma actual y la nueva a construir.

RESPUESTA:
Las obras nuevas exigidas en el Régimen de Gestión Integral, nuevo edificio terminal de pasajeros, nuevas plataformas, nuevos rodajes, etc., deberán ajustar su ubicación y desarrollo al lay-out descrito en el Anexo A, Bases Técnicas, Lámina 001.

CONSULTA N° 19:
Se solicita movimiento de pasajeros y operación de aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce

RESPUESTA:

Movimiento de Pasajeros y Operaciones de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce

MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y OPERACIONES DE AERONAVES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LAGUNA DEL SAUCE

	AÑO 1996					AÑO 1997					AÑO 1998					
			Operaciones de Aeronaves					Operaciones de Aeronaves					Operaciones de Aeronaves			
Mes/Obs.	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.	mes
Enero					1	34122	36352	465	184	1	32888	36654	463	267	74	1
Febrero					2	24280	25389	350	156	2	22575	25158	399	192	88	2
Marzo					3	7346	10425	123	97	3	6086	9946	195	91	12	3
Abril					4	2240	1894	18	48	4	4990	4684	96	65	101	4
Mayo					5	2003	1958	20	54	5	3078	4094	84	77	33	5
Junio					6	2131	2754	27	111	6	2503	2345	53	52	33	6
Julio					7	2021	1726	1	33	7	2911	3121	36	72	23	7
Agosto					8	1802	2191	55	43	8	4036	3938	44	61	23	8
Setiembre					9	2014	2028	34	30	9	5126	4465	48	60	24	9
Octubre					10	2435	2122	74	74	10	6250	6157	61	96	33	10
Noviembre					11	3686	4530	320	59	11	6094	6651	55	84	25	11
Diciembre	13933	7776	181	66	12	16334	10213	257	176	12	16772	11139	351	109	33	12
total		7776				100414	101582	1744	1065		113309	118352	1885	1246	502	

1716104

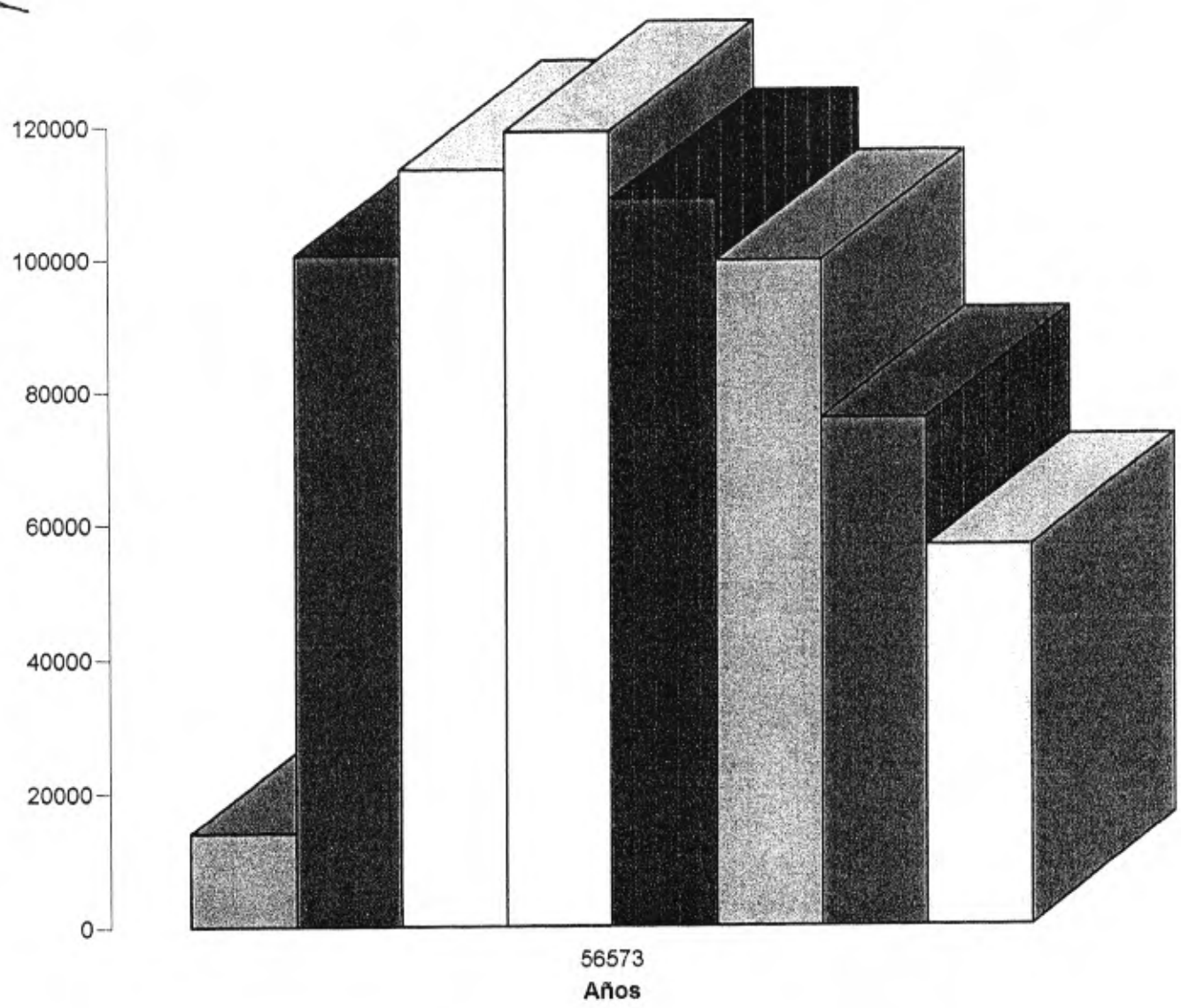
Movimiento de Pasajeros y Operaciones de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce

AÑO 1999						AÑO 2000						AÑO 2001				
		Operaciones de Aeronaves						Operaciones de Aeronaves						Operaciones de Aeronaves		
Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.	mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.	mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.
35489	39760	870	282	148	1	31945	35406	831	242	13	1	30533	35643	857	252	84
22804	24663	533	185	33	2	22305	23738	550	151	24	2	20876	23449	552	145	40
9067	10265	189	101	25	3	8149	8666	225	62	21	3	6370	7469	180	55	30
6612	7463	183	71	57	4	5480	5442	175	91	41	4	5293	4927	142	65	5
4159	4634	96	57	12	5	2352	2929	120	42	38	5	2347	2328	71	31	13
3628	3451	97	50	30	6	3308	3272	98	45	36	6	1991	2201	71	39	28
4446	3865	101	69	27	7	2858	3108	87	48	41	7	3085	2831	99	34	38
3953	4489	127	65	34	8	3115	3131	103	46	7	8	3152	3101	97	43	19
3409	3239	116	39	19	9	2855	3078	93	35	16	9	3012	3153	84	37	34
4584	4854	170	58	48	10	4528	5386	156	52	32	10	3694	3816	127	47	49
5201	5509	145	44	18	11	5040	4794	140	66	16	11	4938	5246	170	53	25
15691	10080	417	105	9	12	16832	10555	456	121	13	12	14191	7859	472	96	29
119043	122272	3044	1126	460		108767	109505	3034	1001	298		99482	101823	2922	897	394

Movimiento de Pasajeros y Operaciones de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce

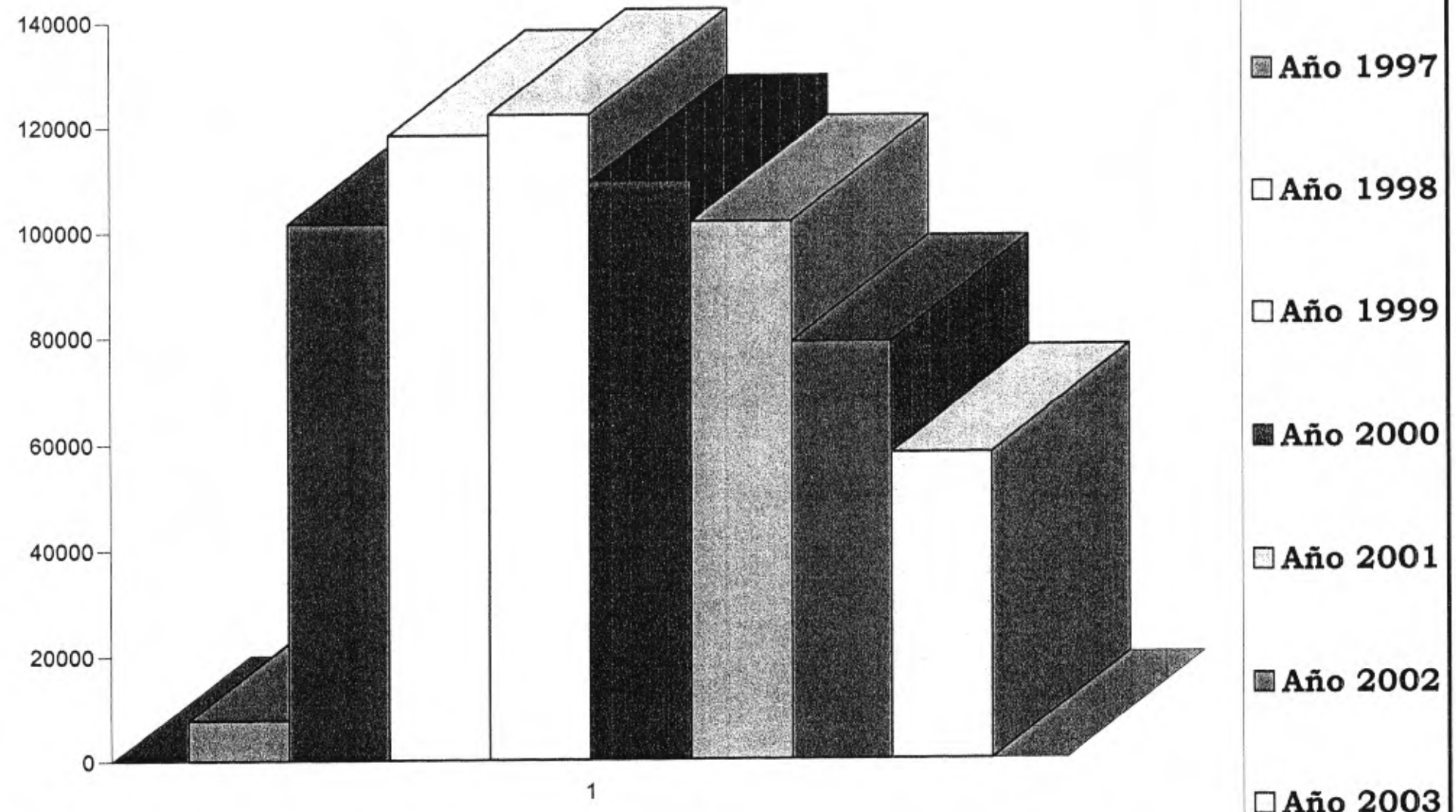
	AÑO 2002						AÑO 2003				
			Operaciones de Aeronaves						Operaciones de Aeronaves		
mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.	mes	Pax entrados	Pax salidos	Diurno	Nocturno	Aprox. Inst.
1	21986	27832	844	268,5	74	1	18293	20836	684	228	15
2	11260	13424	506	174,5	69	2	13507	15729	450	145,5	54
3	5723	5243	234	86,5	51	3	4904	6458	241,5	76,5	20
4	2145	3421	136	60,5	46	4	4490	4381	228,5	70	15
5	2574	2191	135	52,5	23	5	3316	3454	165	42,5	44
6	2411	2596	148,5	31,5	31	6	0	0	0	0	0
7	2568	2773	142,5	38	22	7	0	0	0	0	0
8	3035	2891	177	53	48	8	0	0	0	0	0
9	2484	2541	155,5	49,5	26	9	0	0	0	0	0
10	3219	3284	178,5	64	35	10	0	0	0	0	0
11	3863	4040	210	59,5	24	11	0	0	0	0	0
12	14496	8612	493	97	56	12	12063	7093	414	126,5	56
	75764	78848	3360	1035	505		56573	57951	2183	689	204

Pasajeros Entrados



Pág. 378

Pasajeros Salidos



CONSULTA Nº 20:
Se solicita operaciones de aterrizaje por tipo de aeronave en el AIC para el año 2002.

RESPUESTA:

TONELADAS	TIPO DE AERONAVES	CANTIDAD DE ATERRIZAJES DEL AÑO 2002												
		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SET.	OCT.	NOV.	DIC.	TOTAL
Más de 170 T	B747	22	8	9	12	11	12	14	8	12	14	6	13	127
	B772	0	24	30	29	2	23	31	31	27	29	0	0	226
	B767	81	60	54	42	78	53	39	35	35	38	57	81	653
	DC10	2	3	0	2	2	5	0	0	2	5	4	4	29
	MD11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3
	A340	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
		105	95	94	85	93	93	84	74	76	89	68	98	1040
71 T a 170 T	IL62	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3
	B757	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	3
	A320	69	21	8	6	8	7	9	8	12	10	9	7	174
	B722	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		69	21	9	8	8	9	9	8	14	10	9	7	181
31 T a 70 T	MD80	0	0	1	1	0	0	1	2	0	2	1	80	88
	F100	16	18	22	20	22	20	28	21	19	19	16	19	240
	B737	321	417	482	490	470	456	471	452	425	410	358	402	5154
	GLF V	0	2	1	0	1	0	2	0	2	4	0	1	13
		337	437	506	511	493	476	502	475	446	435	375	502	5495
21 T a 30 T	FK28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	CL60	0	1	2	3	1	1	1	3	0	0	3	11	26
	E145	0	0	0	0	0	0	0	0	43	55	47	2	147
		0	1	2	3	1	1	1	3	43	55	50	17	177
11 T a 20 T	Falcon Jet	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	5
	C750	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
		1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	7

TONELADAS	TIPO DE AERONAVES	CANTIDAD DE ATERRIZAJES DEL AÑO 2002												
		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SET.	OCT.	NOV.	DIC.	TOTAL
De 0 T a 10 T	Citation Jet	6	9	5	12	12	16	8	13	13	28	19	7	148
	Lear Jet	7	7	16	14	16	14	0	0	1	4	2	0	81
	Beech Jet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
	HS25	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3
	JS31	92	101	147	97	89	81	88	87	89	73	59	60	1063
	DHC7/6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
	SW3	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	0	0	6
	L410	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	E110	44	46	69	71	63	54	63	45	33	38	42	52	620
	BEECH	50	54	58	49	101	70	22	21	45	66	54	35	625
	PIPER	43	33	28	43	43	35	49	19	19	38	35	32	417
	CESSNA	45	60	59	58	45	56	37	29	50	37	45	52	573
	BN2B	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	5
	AEROSTAR	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5
	BELL HELIC.	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
	RH44	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
	E121	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
		288	312	385	347	371	328	271	217	253	290	262	239	3563

CANTIDAD DE ATERRIZAJES DEL AÑO 2002 - 10.463

DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 376/02 DE FECHA 28/09/02 SE PROCEDE A DAR RESPUESTA A LAS CONSULTAS FORMULADAS SEGÚN EL SIGUIENTE DETALLE

COMUNICADO Nº 23

CONSULTA Nº 1:
Actualización de los datos estadísticos.

FUERZA AEREA
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
General Cesáreo L.Berisso, ####################

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN EL A.I.C. AÑO 2003

MESES	AV. GRAL.	AV.COMERCIAL	CARGOS	TOTAL OPERAC.	TOTAL*2 MOVIMIENTO
ENERO	50	721	9	780	1560
FEBRERO	41	659	13	713	1426
MARZO	69	728	16	813	1626
ABRIL	51	743	24	818	1636
MAYO	35	746	11	792	1584
JUNIO	46	750	17	813	1626
JULIO	31	767	10	808	1616
AGOSTO				0	0
SETIEMBRE				0	0
OCTUBRE				0	0
NOVIEMBRE				0	0
DICIEMBRE				0	0
TOTALES	323	5.114	100	5.537	11074

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso"

MOVIMIENTO DE CARGA AÑO 2003

(En Kilos)

	ENTRADA	SALIDA	TOTAL
ENERO	610.000	908.000	1.518.000
FEBRERO	542.000	785.000	1.327.000
MARZO	699.000	1.003.000	1.702.000
ABRIL	1.049.000	1.006.000	2.055.000
MAYO	834.000	1.012.000	1.846.000
JUNIO	734.000	1.009.000	1.743.000
JULIO	827.000	1.207.000	2.034.000
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTAL	**5.295.000**	**6.930.000**	**12.225.000**

FUERZA AEREA
DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso", 13 de agosto de 2003

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2003
(incluye pasajeros Puente Aereo)

	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	29.149	37.614	66.763
FEBRERO	29.856	34.242	64.098
MARZO	30.841	36.346	67.187
ABRIL	32.178	38.693	70.871
MAYO	29.274	31.747	61.021
JUNIO	28.122	34.052	62.174
JULIO	36.740	36.389	73.129
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTALES	216.160	249.083	465.243

FUERZA AEREA
DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral. Cesareo L. Berisso", 13 de agosto de 2003

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL A.I.C. AÑO 2003
(no incluye pasajeros Puente Aereo)

	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
ENERO	20.318	27.494	47.812
FEBRERO	21.020	25.060	46.080
MARZO	18.977	24.254	43.231
ABRIL	19.710	25.654	45.364
MAYO	16.876	19.587	36.463
JUNIO	16.970	22.832	39.802
JULIO	23.955	22.400	46.355
AGOSTO			0
SETIEMBRE			0
OCTUBRE			0
NOVIEMBRE			0
DICIEMBRE			0
TOTALES	137.826	167.281	305.107

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Aeropuerto Internacional de Carrasco,
"Gral.Césareo L. Berisso, 13 de agosto de 2003

MOVIMIENTO DE PASAJEROS PUENTE AEREO AÑO 2003

	PLUNA		AEROLINEAS ARGENTINAS		AOG		TOTALES	
	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS	ENTRADOS	SALIDOS
ENERO	3.780	4.445	4.588	5.128	463	547	8.831	10.120
FEBRERO	4.457	4.666	3.950	4.087	429	429	8.836	9.182
MARZO	5.542	5.787	5.780	5.783	542	522	11.864	12.092
ABRIL	5.964	6.517	5.687	5.689	817	833	12.468	13.039
MAYO	5.667	5.469	5.735	5.699	996	992	12.398	12.160
JUNIO	5.039	4.968	5.131	5336	982	916	11.152	11.220
JULIO	5.227	6.041	5.674	5.643	1.024	1.068	11.925	12.752
AGOSTO							0	0
SETIEMBRE							0	0
OCTUBRE							0	0
NOVIEMBRE							0	0
DICIEMBRE							0	0
TOTAL	35.676	37.893	36.545	37.365	5.253	5.307	77.474	80.565

158.039

CONSULTA N° 2:
Se solicita costos de mantenimiento y suministro de servicios dentro del terminal del AIC.

RESPUESTA:

DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

CONTRATOS 2003

DIRECCION DE AEROPUERTOS

OBJETO	IMPORTE $ MENSUAL	IMPORTE U$S MENSUAL
FUMIGACION	1.270,00	
MANT. PUERTAS GUILLOTINAS		221,40
MANT. PUERTAS AUTOMATICAS		246,00
MANT. TECHOS HORMIGON	4.300,00	
MANT. RAPISCAN 327 TRENT 2		175,00
MANT. PORTON P/CINTAS TRANSP.		123,00
MANT. CIELORRASOS	5.289,00	
MANT. CHILLER YORK		233,70
MANT. ASCENSOR 80KE0068-80KE0110-80KE0128	8.650,00	
MANT. CINTAS TRANSPORTADORAS		2.214,00
MANT. EQUIPOS AIRE ACOND.	11.000,00	
MANT. SISTEMA DE SEGURIDAD	5.500,00	
MANT. CARTELES Y MONITORES DE AVISOS DE VUELOS	7.380,00	
MANT. BALANZAS	5.595,00	
MANT. AREAS VERDES A.I.C.	19.965,20	
LIMPIEZA A.I.C.	503.369,00	
MANT. DE TECHOS LIVIANOS	11.000,00	
SERVICIO 222	48.638,50	

	IMPORTE $	
L.P. 9/01 SERVICIOS HIGIENICOS A.I.C. (Rehabilitación)	1.300.857,00	Total ejecutado en ejercicio 2003
	1.420.442,50	Estimado a ejecutar 2003

MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES A.I.C.	239.947,80	Total ejecutado en ejercicio 2003

SUMINISTROS (CANTIDAD ESTIMADA):

LUZ	550.140,00	Monto estimado mensual
AGUA	213.252,00	Monto estimado mensual
TELEFONOS	652.743,00	Monto estimado mensual

No se incluyen los repuestos.

DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

CONTRATOS 2002

DIRECCION DE AEROPUERTOS

OBJETO	IMPORTE $ MENSUAL	IMPORTE U$S MENSUAL
FUMIGACION	1.270,00	
MANT. PUERTAS GUILLOTINAS		221,40
MANT. PUERTAS AUTOMATICAS		246,00
MANT. TECHOS HORMIGON	4.300,00	
MANT. RAPISCAN 327 TRENT 2		175,00
MANT. PORTON P/CINTAS TRANSP.		123,00
MANT. CIELORRASOS	5.289,00	
MANT. CHILLER YORK		233,70
MANT. ASCENSOR 80KE0068	3.455,19	
MANT. ASCENSOR 80KE0110	2.341,94	
MANT. ASCENSOR 80KE0128	2.846,16	
MANT. CINTAS TRANSPORTADORAS		2.214,00
MANT. EQUIPOS AIRE ACOND.	35.000,00	
MANT. SISTEMA DE SEGURIDAD		467,40
LIMPIEZA MOQUETTE	2.220,00	
MANT. BALANZAS	5.595,00	
SERVICIO 222	69.098,92	
LIMPIEZA A.I.C.	503.369,00	
MANT. CARROS DE BOMBEROS A.I.C.	9.187,50	

	IMPORTE $	
L.P. 9/01 SERVICIOS HIGIENICOS A.I.C. (Rehabilitación)	5.374.789,00	Total ejecutado en ejercicio 2002
MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES A.I.C.	239.947,80	Total ejecutado en ejercicio 2002

SUMINISTROS (CANTIDAD ESTIMADA):

LUZ	6.228.000,00	Total ejecutado en ejercicio 2002
AGUA	2.436.000,00	Total ejecutado en ejercicio 2002
TELEFONOS	7.560.000,00	Total ejecutado en ejercicio 2002

No incluye repuestos.

COMUNICADO N° 24

FE DE ERRATAS

En virtud de padecerse error en la publicación de la respuesta a la consulta 6 del Comunicado 22, se aclara que el texto de la respuesta a dicha consulta es el siguiente :

"COMUNICADO 22

CONSULTA N° 6:

Se solicita aclaración y detalle de los tributos que paga el AIC al Estado o gobiernos municipales, o de las exoneraciones que tuviera y que régimen se aplicará sobre estos tributos al Contratista, ya sea en relación a los inmuebles que formen parte de la concesión como a las actividades a desarrollar por el Contratista.

RESPUESTA:

Se remite a la respuesta dada a la Consulta N° 21 del Comunicado 3. Los impuestos municipales que gravan la propiedad inmueble se encuentran exonerados de acuerdo al artículo 463 de la Ley N° 16226 del 29 de octubre de 1991."

CONVOCATORIA

El día 22 de agosto de 2003 desde la hora 10:00 a la hora 11:00 en la Sala de Sesiones de la DINACIA – DGIA, Camino Carrasco 5519, estará a disposición de los interesados para su consulta información complementaria a la exhibida en fecha 15 de agosto pasado, relativa a los contratos y resoluciones en el AIC.