



**PLIEGO DEL PROCESO DE
DELEGACIÓN DIRECTA Nro. 001-DD-CAM-DGAC-2021**

**PROYECTO PARA EL “FINANCIAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL ÁREA
DE OPERACIONES Y EL SECTOR DE TIERRA DEL AEROPUERTO DE MANTA CON
EXCEPCIÓN DE LAS ÁREAS RELACIONADAS CON EL ATC”, MODALIDAD CONCESIÓN.**

ABRIL 2021



CONTENIDO

CAPÍTULO PRIMERO: BASES ADMINISTRATIVAS	3
SECCIÓN I: INFORMACIÓN GENERAL.....	3
SECCIÓN II: Requisitos para acreditar por el Oferente	36
SECCIÓN III: Garantías y Seguros	41
SECCIÓN IV: Procedimiento de Delegación Directa	46
SECCIÓN V: OFERTA	53
CAPÍTULO SEGUNDO: BASES TÉCNICAS.....	56
SECCIÓN VI: INFORMACIÓN GENERAL DE LAS BASES TÉCNICAS	56
CAPÍTULO TERCERO: BASES ECONÓMICAS	65
SECCIÓN VII: INFORMACIÓN GENERAL DE LAS BASES.....	65
SECCIÓN VIII: EGRESO DEL CONCESIONARIO	75
SECCIÓN IX: RÉGIMEN TRIBUTARIO	78
SECCION X DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS	78

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Premisas para cálculo de ingresos.....	66
Tabla 2 Detalle de clasificación de aeronaves en base a su peso MTOW.....	66
Tabla 3 Tarifas de tasas aeroportuarias por aterrizaje, iluminación y estacionamiento	67
Tabla 4 Detalle contenido del Modelo Económico - Financiero	68
Tabla 5 Excedentes del proyecto.....	73
Tabla 6 Matriz de Riesgos.....	79

CAPÍTULO PRIMERO: BASES ADMINISTRATIVAS

SECCIÓN I: INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Objetivo del Pliego

El Pliego tiene por objeto establecer el procedimiento específico para la delegación de la ejecución del proyecto: *“Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con Excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”*, en el marco jurídico aplicable a la delegación en la modalidad de concesión. Por consiguiente, este instrumento (el “Pliego”), contendrá el conjunto de bases administrativas, técnicas, económicas y financieras, expresadas a través de los requisitos, términos, condiciones, limitaciones y más bases para la presentación de la oferta, adjudicación y de ser el caso, posterior firma del Contrato con la Korea Airports Corporation (KAC), quien asumirá los derechos y obligaciones relacionados con la ejecución del Proyecto mencionado.

1.2. Antecedentes y marco jurídico

1.2.1. Antecedente

En julio del 2014, el Ecuador y la Korea Airports Corporation (KAC), suscribieron un Memorándum de Entendimiento (MOU por sus siglas en inglés de memorandum of understanding), mediante el cual se estableció el compromiso para la cooperación mutua en las áreas de capacitación e inversión.

En septiembre de 2017 y febrero de 2018, KAC realizó visitas técnicas para realizar un estudio de factibilidad para la operación de los aeropuertos de Manta, Latacunga y Santa Rosa, finalmente en el 2018, la KAC presentó los avances de su estudio indicando que Manta es el Aeropuerto con mayor proyección de los 3, y expresaron su interés para presentar una propuesta que permita a la KAC operar el aeropuerto de Manta.

La Dirección General de Aviación Civil cuenta con el Plan de Desarrollo Aeronáutico y Aeroportuario 2018-2021 alineado al Plan Estratégico Institucional del mismo período, que contiene el Plan de Infraestructura Aeroportuaria, el cual constituye un conjunto de programas y proyectos para asegurar que la infraestructura aeroportuaria se mantenga en óptimas condiciones, cumpla con el horizonte de la planificación y con las necesidades de la demanda y los estándares de calidad y servicio.

En el acto oficial de 07 de mayo de 2019, realizado en la Vicepresidencia de la República del Ecuador, el Presidente de Korea Airports Corporation, empresa de propiedad estatal del Gobierno de Corea del Sur, hizo la entrega oficial al señor Vicepresidente de la República, de la Propuesta para el Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de Manta por parte de la KAC.

Mediante Documento S/N de 14 de mayo de 2019, el Apoderado Especial de Korea Airports Corporation (KAC), remitió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Dirección General de Aviación Civil, la Propuesta para el Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de Manta, solicitando se sirvan disponer el inicio del trámite correspondiente para el análisis de la propuesta.

Mediante Oficio Nro. MTOP-STA-19-95-OF, de 15 de mayo de 2019, la Subsecretaría de Transporte Aéreo del MTOP, puso en conocimiento a la Dirección General de Aviación Civil-DGAC, la entrega oficial del Proyecto de Iniciativa para la Concesión del Aeropuerto de Manta por parte del Primer Ministro de Corea ante el Vicepresidente de la República en acto protocolario; recalcando que: *“..., el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha considerado el proyecto como uno emblemático dentro de la presente administración y ha formado parte activa del proceso desde el inicio, de la misma manera ponemos a su disposición el contingente técnico de la Subsecretaría de Transporte Aéreo para brindar soporte durante la ejecución del proyecto”*.

Mediante Oficio Nro. DGAC-YA-2019-1206-O, de 23 de mayo de 2019, el Director General de Aviación Civil, informó al Subsecretario de Transporte Aéreo del MTOP, que las Direcciones de: Navegación Aérea, Ingeniería Aeroportuaria, Seguridad y Prevención Aeronáutica, Inspección y Certificación Aeronáutica, Asesoría Jurídica, Financiera, Administrativa, Dirección Regional II (actual Dirección Zonal), Planificación y Calidad (actual Planificación y Gestión Estratégica), con sus respectivos Directores, conforman el equipo técnico por parte de la DGAC, para el análisis de la propuesta para la Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro" de Manta; así como, requirió contar con el apoyo y asesoría de los funcionarios de la Subsecretaría de Transporte Aéreo y Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Mediante Memorando Nro. DGAC-AE-2019-0867-M, de 6 de junio de 2019, la Dirección de Asesoría Jurídica, emitió observaciones respecto de la situación legal concerniente a la propiedad del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro" de Manta.

El 12 de julio de 2019, la Dirección de Planificación y Gestión de Estratégica emitió el Informe de Análisis de Interés Público a la Propuesta de Iniciativa presentada por KAC para la concesión del Aeropuerto Eloy Alfaro de la ciudad de Manta, concluyendo en lo pertinente que: *“Las conclusiones derivadas de la evaluación, arrojan que la propuesta de iniciativa (...) presentada por la KAC, tiene un grado de contribución **Alto** en función de los instrumentos de planificación. Luego del análisis para determinar el grado de participación y rol del Estado, se concluye que la propuesta de iniciativa (...) tiene un grado de contribución del 70%”*; en este sentido, recomendaron: *“...que la propuesta de iniciativa (...) presentada por la KAC, se declare de interés público por su alineación a la planificación y por su alto grado de participación y rol del Estado”*.

Mediante Oficio Nro. DGAC-YA-2019-1586-O, de 12 de julio de 2019, el Director General de Aviación Civil, comunicó al Apoderado Especial de Korea Airports Corporation (KAC), que la propuesta presentada por la KAC es de Interés Público, conforme el Decreto Ejecutivo Nro. 582, por estar alineada a los objetivos estratégicos de esta Institución; así como, solicitó información adicional o complementaria a la propuesta.

Mediante Oficio S/N de 18 de julio de 2019, el Apoderado Especial de Korea Airports Corporation (KAC), en respuesta al Oficio Nro. DGAC-YA-2019-1586-O, de 12 de julio de 2019, comunicó al Director General de Aviación Civil, que se encuentran obteniendo la información adicional requerida por la DGAC, la misma que será remitida a la mayor brevedad posible.

Una vez calificado el proyecto de interés público, el Equipo Técnico de la DGAC, designado para el análisis de la propuesta de Concesión del Aeropuerto de Manta; y, los representantes de Ministerio de Transporte y Obras Públicas, realizaron varias reuniones para el análisis y revisión de la propuesta de iniciativa.

Mediante Documento S/N de 11 de noviembre de 2019, el Apoderado Especial de Korea Airports Corporation (KAC), comunicó al Director General de Aviación Civil, que el 4 de noviembre de 2019 en el marco de la Sesión Solemne por los 97 años de cantonización de la ciudad de Manta, el Presidente de Korea Airports Corporation, hizo la entrega oficial al Ministro de Transporte y Obras Públicas, de la Propuesta complementada para el Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro” de Manta.

Mediante Memorando Nro. DGAC-DPGE-2020-0848-M, de 10 de agosto de 2020, Directora de Planificación y Gestión Estratégica, remitió a la entonces Directora de Asesoría Jurídica, en anexo digital al memorando de la referencia, el expediente y el Informe de Viabilidad Técnica para el proceso de Concesión del Aeropuerto de Manta, mismo que fue elaborado por la Directora de Planificación y Gestión Estratégica; el Director de Servicios de Navegación Aérea; el Director de Seguridad Operacional; el Director de Infraestructura Aeroportuaria; el Director de Seguridad de la Aviación y Facilitación del Transporte Aéreo; el Director Financiero; revisado por el Coordinador Técnico de Regulación y Control del Transporte Aéreo; el Coordinador Técnico de Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios; la Coordinadora Administrativa Financiera; y, aprobado por el Subdirector General de Aviación Civil; informe que en su numeral 14, entre otras conclusiones indica que: *“La propuesta de la KAC para la concesión del aeropuerto internacional de Manta es favorable para el Estado ecuatoriano por las innovaciones propuestas, la instalación de tecnología de punta, la gran experiencia en materia de capacitación que posee la KAC al ser un centro de instrucción certificado por la OACI, las mejores prácticas implementadas por la KAC en materia de aviación, pero fundamentalmente la capacidad y disponibilidad de recursos humanos, técnicos y económicos para implementar un sistema moderno de seguridad de la aviación. (...) Se considera viable la propuesta de la Entidad pública Korea Airports Corporation (KAC), para la operación y*

mantenimiento del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de la ciudad de Manta”; en este sentido recomiendan que, “(...) Debido a que la propuesta de la Entidad pública Korea Airports Corporation (KAC), para la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de la ciudad de Manta es viable, se recomienda que pase a la siguiente etapa”.

Mediante Memorando Nro. DGAC-DPGE-2020-0849-M de 11 de agosto de 2020, la Directora de Planificación y Gestión Estratégica, remitió a la entonces Directora de Asesoría Jurídica, en anexo digital al memorando de la referencia, el Informe de Evaluación Económico y Financiero para el proceso de Concesión del Aeropuerto de Manta, mismo que fue emitido por la Dirección de Planificación y Gestión Estratégica; Dirección Financiera; Coordinación Administrativa Financiera; y, aprobado por el Subdirector General de Aviación Civil, informe que en su numeral 16, concluye que: *“En base a los criterios económicos y financieros analizados en este informe, el que se basó en el informe de evaluación técnica e insumos generados por la KAC; el proyecto es **ECONÓMICA Y FINANCIERAMENTE VIABLE**, de acuerdo con el modelo propuesto y guardando conformidad con los proyectos bajo modalidad de concesión”.*

La entonces Directora de Asesoría Jurídica, en base a los Informes de viabilidad técnica, y económico-financiero, emitió el Informe de viabilidad Legal del proyecto para la concesión del Aeropuerto de Manta “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”, en el cual concluyo que: *“Como resultado del análisis legal realizado al proyecto de iniciativa pública “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta, con Excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”. Se puede establecer que el proyecto se enmarca en lo determinado en la normativa legal vigente; así como también cumple con los principios y lineamientos de los proyectos públicos bajo la modalidad de concesión, por lo tanto, esta Dirección de Asesoría Jurídica emite la correspondiente viabilidad legal. En virtud de las disposiciones legales y reglamentarias antes citadas, y los informes de evaluación técnico y económico financiero; en donde se evaluaron las perspectivas económicas, sociales, operativas, financieras y técnicas, determinado la viabilidad del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta, con Excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”; y, dado que el mismo se encuentra debidamente fundamentado en derecho, de acuerdo a la norma que lo rige, esta Dirección de Asesoría Jurídica emite la correspondiente viabilidad legal.”*

Mediante Resolución Nro. DGAC-DGAC-2020-0069-R, de 20 de agosto de 2020, el Director General de Aviación Civil, en base a los informes de viabilidad técnico, económico-financiero y legal, resolvió declarar y aprobar la Vialidad del Proyecto para la concesión del Aeropuerto de Manta “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

Con Oficio Nro. DGAC-DGAC-2020-2028-O, de 26 de agosto de 2020, la DGAC remitió la documentación habilitante al Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la finalidad de que solicite a la Presidencia la emisión del Decreto de Excepcionalidad del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-20-347-OF, de 06 de octubre de 2020, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitó al Director General de Aviación Civil que: *“(...) se realice un alcance a las viabilidades legal y económica- financiera, en las cuales se profundice el análisis del proponente, considerando que es una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional, con el objeto de solicitar a la Presidencia de la República la excepcionalidad para delegación del citado proyecto, de conformidad a lo establecido en el artículo 100 del COPCI.”.*

El Subdirector General de Aviación Civil, mediante informe número INF-EC-FIN-2020-001, emitió el alcance al Informe de viabilidad Económico – Financiero de 7 de octubre de 2020, del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”, con el análisis realizado al proponente considerando que es una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional de conformidad a lo establecido en el tercer inciso del artículo 100 del COPCI.

Mediante Informe INF-DASJ-2020-001, de 7 de octubre de 2020, el Director de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, emitió el alcance al informe de viabilidad legal del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”, con el fin de profundizar el análisis del proponente considerando que es una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional de conformidad a lo establecido en el tercer inciso del artículo 100 del COPCI.

A través de Resolución Nro. DGAC-DGAC-2020-0092-R, de 7 de octubre de 2020, el Director General de Aviación Civil, en base a los informes de viabilidad técnico y los alcances a los informes de viabilidad económico-financiero y legal, resolvió ratificar la Vialidad del Proyecto para la concesión del Aeropuerto de Manta “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

Con Oficio Nro. DGAC-DGAC-2020-2335-O, de 7 de octubre de 2020, el Director General de Aviación Civil remitió al señor Subsecretario de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas del MTOP, los alcances de los informes de viabilidad económico-financiero y legal; la ratificación de la Resolución de Aprobación el Proyecto; y, el Proyecto de Decreto de Excepcionalidad del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de

Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

La empresa Korea Airports Corporation (KAC), empresa de propiedad estatal del Gobierno de Corea del Sur, a través de su apoderado especial, acogándose a la normativa existente presentó en mayo de 2019 al MTOP y a la DGAC en base al Decreto Ejecutivo Nro. 582 correspondiente al Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada su propuesta de iniciativa para el “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de Manta”, solicitando se sirvan disponer el inicio del trámite correspondiente para el análisis de la propuesta; por lo tanto, la DGAC al momento de la recepción de la citada propuesta procedió a revisar y calificar de interés público la misma en base al citado Decreto Ejecutivo, en virtud que no existe normativa para la presentación, revisión y evaluación de iniciativas presentadas por empresas de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional; en consecuencia, la DGAC procedió a evaluar al proponente con la finalidad de determinar que sea una empresa de propiedad Estatal.

Una vez revisada la propuesta de iniciativa presentada, se desprende que el proponente “Korea Airport Corporation – KAC”, es una empresa 100% pública, con el 51,7% de acciones a nombre del Ministerio de Estrategia y Finanzas y el 48,3% a nombre del Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte, ambas instituciones de Corea del Sur, que opera desde 1980 a nivel mundial; en este sentido, se evidencia que el proponente es una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional, en tal virtud al amparo de lo previsto en el tercer inciso del artículo 100 del COPCI, que señala: “(...) salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa.”, la delegación del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta, con Excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”, podrá realizarse mediante delegación directa, previo a obtenerse la excepcionalidad establecida en el citado artículo 100.

La Dirección General de Aviación Civil, a través de Resolución Nro. DGAC-DGAC-2020-0093-R, de 08 de octubre de 2020, expidió el Reglamento Interno de la Dirección General de Aviación Civil para la Sustanciación de Procesos Administrativos de Delegación de Gestión.

Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1287, de 13 de abril de 2021, el Lic. Lenín Moreno Garcés, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, autorizó con carácter excepcional la delegación directa del proyecto para la concesión del Aeropuerto Eloy Alfaro de la ciudad de Manta con el objeto de ejecutar el “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”, en base a la viabilidad técnica, económica-financiera y legal enviada por la DGAC y al amparo de lo establecido en el tercer inciso del artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección General de Aviación Civil suscribieron el 15 de abril de 2021 un Convenio de Cooperación Interinstitucional, en el que el MTOP se compromete a brindar el apoyo institucional necesario a la Dirección General de Aviación Civil en la fase precontractual en el proceso de delegación para el “Financiamiento, operación y mantenimiento del área de operaciones y el sector de tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”, que garantice y permita el desarrollo de los servicios y actividad aeroportuaria de la ciudad de Manta .

Con Resolución Nro. DGAC-DGAC-2021-0043-R, de 15 de abril de 2021, el Director General de Aviación Civil, conformó la Comisión Técnica encargada de llevar adelante el desarrollo del proceso de Delegación Directa del Proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

Mediante Acta de Reunión Nro. 001, de 16 de abril de 2021, la Comisión Técnica del Proceso de Delegación Directa No. 001-DD-CAM-DGAC-2021, revisó el Pliego y remitió junto con toda la documentación habilitante del proceso al Director General de Aviación Civil, con la finalidad que apruebe dicho pliego; y, recomendó, que una vez aprobado realice la invitación a la empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional KAC, para que presente su oferta para la ejecución del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”.

Con Resolución Nro. DGAC-DGAC-2021-0046-R, de 19 de abril de 2021, el Director General de Aviación Civil, resolvió: **“Artículo 1: APROBAR.-** el pliego de bases del proceso de Delegación Directa Nro. 001-DD-CAM-DGAC-2021, que tiene por objeto delegar a una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional, la ejecución del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”; **Artículo 2.- AUTORIZAR** el inicio del proceso de Delegación Directa que tiene por objeto delegar bajo la modalidad de concesión el proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC”; **Artículo 3.- DISPONGO** a la Secretaría de la Comisión Técnica, la publicación de la presente Resolución, el Pliego, la Invitación, así como los documentos que se generen en este proceso de Delegación Directa en el sitio Web de la Dirección General de Aviación Civil.

1.2.2. Marco Jurídico

La prestación del servicio público objeto de este Proyecto se ejecutará bajo el régimen de gestión delegada en la modalidad de concesión, de conformidad con lo establecido en la siguiente normativa:

a) Constitución de la República del Ecuador:

El segundo inciso del artículo 141, dispone que los órganos de la Función Ejecutiva, entre los que se encuentren los Ministerios de Estado, les corresponde cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.

El artículo 226, dispone *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la constitución y la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*.

El artículo 227, establece *“La administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”*.

El numeral 10 del artículo 261, determina *“El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: (...) 10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.”*.

El artículo 314, establece: *“El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.”*.

El artículo 394 establece: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”*.

b) Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones:

El literal h) del artículo 5, sobre el Rol del Estado en el Desarrollo Productivo establece que: *“Un desarrollo logístico y de infraestructura que potencie la transformación productiva, para lo que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal”*.

El artículo 100, dispone que: *“En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o*

general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros. Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelaré que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal. (...)

El tercer inciso ibídem señala: *“La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa”.*

c) Código Orgánico Administrativo:

El artículo 45 del Código Orgánico Administrativo, establece las entidades del sector público del gobierno central; y, la Dirección General de Aviación Civil, se encuentra comprendida dentro de la administración pública central;

El artículo 47 establece: *“La máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en casos expresamente previstos en la Ley”.*

El artículo 75, señala que: *“La gestión delegada estará vinculada con la ejecución de un proyecto de interés público específico, evaluado técnica, económica y legalmente por la administración competente.”.*

El artículo 77, señala: *“Gestión a sectores estratégicos o servicios públicos. Cuando la gestión se refiera a sectores estratégicos o servicios públicos, la participación pública se ajustará al régimen constitucional, en la materia.*

Cuando la ley especial no haya determinado la excepcionalidad de modo general, le corresponde al Presidente de la República, dicha calificación (...).”.

d) Codificación de la Ley de Aviación Civil:

El artículo 1, establece *“Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las*

disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario. (...)

El artículo 2, determina *“El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional (...)*”.

El literal h) del artículo 4, establece como una de las atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil, que: *“A pedido de la Dirección General de Aviación Civil, aprobar la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica, de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil;*

En los aeropuertos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa o mediante concesión, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la ley.”

El artículo 6, determina entre otras que son atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, las siguientes:

“1. Generales: a) Ejercer la representación legal, judicial y administración, en su calidad de Director de la Dirección General de Aviación Civil;

16. Administrar y clasificar por categorías los aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles, incluyendo todos sus servicios de acuerdo con el plan de desarrollo aeronáutico, comercial y privado.

Los aeropuertos de propiedad municipal y/o concesionados tendrán su propia administración y operación comercial, excluyendo los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica y meteorológica; (...)”.

El artículo 32, establece que: *“La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente tasas y demás derechos establecidos en esta Ley de acuerdo con el reglamento que dicte para el efecto”*.

e) Codificación del Código Aeronáutico

El artículo 44, señala: *“Son servicios auxiliares de la navegación aérea los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento diurno y nocturno”*.

El artículo 45, establece: *“La Dirección General de Aviación Civil supervigilará y controlará los servicios auxiliares de la navegación aérea y dictará las medidas convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.”*

El artículo 46 señala: *“Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios auxiliares de la navegación aérea. Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a las entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.”*

f) Resolución CNAC Nro. 066/2010 de 21 de julio de 2010, publicada en la Edición Especial del Registro Oficial Nro. 61 de 10 de agosto de 2010, y sus reformas.

El artículo 1, determina *“Aprobar los derechos que se establecen en esta resolución, por servicios aeroportuarios, facilidades aeronáuticas, utilización de la infraestructura aeronáutica y tarifas para la concesión y prestación de servicios aeronáuticos; en el ejercicio de la actividad aérea dentro del Espacio Aéreo de la República del Ecuador”*.

g) Resolución Nro. 168/2014 de 29 de mayo de 2014, mediante la cual el Director General de Aviación Civil, aprobó la nueva edición de la Regulación Técnica de Aviación Civil, RDAC Parte 153 “Operación de Aeródromos”; y, sus reformas constantes en la Resolución Nro. 253/2015 de 17 de septiembre de 2015; y, Resolución Nro. DGAC-YA-2018-0178-R de 19 de octubre de 2018.

- Capítulo A: Disposiciones Generales
- Capítulo B: Información sobre la situación de los Aeropuertos
- Capítulo C: Control de obstáculos y protección contra Equipo de Navegación
- Capítulo D: Permiso de Entrada a Áreas Restringidas
- Capítulo E: Servicio, Equipo, e Instalaciones en el Aeropuerto
- Capítulo F: Mantenimiento del Pavimento y de las Superficies
- Capítulo G: Mantenimiento de Apoyos Visuales
- Capítulo H: Notificaciones Sobre la Construcción, Renovación, Activación, y Desactivación del Sitio en el Aeropuerto
- Capítulo I: Evaluación de los Operativos de Seguridad / Estudios Aeronáuticos

h) Resolución Nro. 027/2015 de 21 de enero de 2015, mediante la cual el Director General de Aviación Civil, Subrogante, aprobó la Regulación Técnica de Aviación Civil, RDAC Parte 154 “Diseño de Aeródromos” y, sus reformas constantes en la Resolución Nro. 250/2015

de 17 de septiembre de 2015; y, Resolución Nro. DGAC-YA-2018-0178-R de 19 de octubre de 2018.

- Capítulo A: Disposiciones Generales
 - Capítulo B: Información del Aeropuerto
 - Capítulo C: Características Físicas
 - Capítulo D: Restricción o Eliminación de Obstáculos
 - Capítulo E: Ayudas Visuales para la Navegación
 - Capítulo F: Obstáculos de Señalización de Ayudas Visuales y Áreas Restringidas
 - Capítulo G: Sistemas Eléctricos
- i) **Decreto Ejecutivo Nro. 1341 del 13 de marzo del 2017, mediante el cual se delega al Director General de Aviación Civil para que apruebe en representación del Presidente de la República del Ecuador, la actualización del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, sus respectivas enmiendas y la normativa complementaria:**
- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
 - Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil
 - Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil
 - Programa Nacional de Manejo de Crisis de Seguridad de la Aviación Civil
 - Programa Nacional de Seguridad de la Carga, Correo y Suministro Aéreo de Seguridad de la Aviación Civil

1.3. Definiciones e Interpretación

1.3.1. Reglas de interpretación

Para efectos de la interpretación y aplicación de los términos, declaraciones, condiciones y demás estipulaciones contenidos en este Pliego y sus Anexos, se atenderá a las siguientes reglas:

- a) En la medida que exista conflicto entre los términos del cuerpo principal de este Pliego y aquellos de sus Anexos, los términos del cuerpo principal de este Pliego prevalecerán en todo aquello que se refiera al proceso precontractual y una vez suscrito el contrato, éste prevalecerá sobre todos los demás documentos del proceso de Delegación Directa.
- b) Cuando el sentido de los términos y expresiones utilizados en el Pliego sean claros, no se desatenderá su tenor literal, a pretexto de consultar su espíritu.

- c) Los términos y expresiones utilizados se interpretarán en su sentido natural y obvio, salvo que se les haya asignado otro significado en el Pliego.
- d) Los Anexos y las referencias son parte integrante del Pliego.
- e) Los Anexos contendrán documentos administrativos, técnicos, económicos y legales. En caso de conflicto o confusión entre el Pliego y los Anexos, prevalecerá el Pliego.
- f) Todas las referencias que se hagan a alguna norma, acto o contrato, se entenderán efectuadas a la norma, acto o contrato respectivo con todas sus reformas y en su última versión vigente, a menos que se señale expresamente de otra manera en este Pliego.
- g) Excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera, las referencias, capítulos, secciones, acápite, numerales o literales son referencias hechas a los capítulos, secciones, acápite, numerales o literales de este Pliego.
- h) Las referencias efectuadas al Concesionario, incluyen a sus sucesores, subrogantes y cesionarios permitidos.
- i) Las palabras que únicamente indiquen el singular también incluirán el plural, y viceversa, según el contexto lo requiera.
- j) Todos los plazos establecidos en meses o años, sin ninguna indicación adicional, se computarán desde el día siguiente a la fecha de referencia hasta el mismo día del mes o el año que corresponda a la fecha de referencia según el plazo otorgado.
- k) Para cualquier caso de vencimiento de un plazo verificado en un día no hábil, se tomará como día de vencimiento el día hábil inmediato siguiente.
- l) Las referencias a horas corresponden a la hora oficial del Ecuador y a horas hábiles.

1.3.2. Definiciones y abreviaturas

Para el adecuado entendimiento y definición de los términos utilizados en el presente documento, se considerarán las siguientes definiciones que se encuentran ordenadas alfabéticamente y se podrán usar indistintamente en singular o plural, masculino o femenino, según el contexto lo requiera:

Definiciones:

Aclaración

Indicación que emite la Comisión Técnica a través de la respectiva Acta, para ajustar errores, omisiones o inconsistencias en general del contenido de este Pliego, sin que se alteren en sus aspectos sustantivos a juicio de la misma Comisión.



Acta/s de la Comisión Técnica

Documento/s mediante el cual la Comisión Técnica emite el o los actos administrativos en todas las etapas del proceso de Delegación Directa o de las Reuniones mantenidas.

Acta de Modificación del Pliego

Documento emitido por la Comisión Técnica, previo autorización de la Máxima Autoridad, cuando se requiera realizar ajustes al Pliego que puedan afectar algún aspecto sustantivo del mismo.

Acta de Negociación

Instrumento por medio del cual se deja constancia de la voluntad de las partes sobre los acuerdos o la imposibilidad de arribar a ellos en la Fase de Negociación.

Acto de Autoridad

Es el acto o hecho administrativo expedido o ejecutado por una Autoridad Competente, en ejercicio de sus facultades constitucionales y/o legales.

Acuerdos Conexos

Son las transacciones, negocios, compromisos, actos y contratos realizados por el Concesionario con terceros, para el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato, incluidos aquellos de orden técnico o financiero, sean estos anteriores o posteriores a la suscripción del Contrato.

Adjudicación o Resolución de Adjudicación

Es el acto administrativo por el que se otorga al Oferente, el derecho a suscribir el Contrato.

Adjudicatario

Es el Oferente a la que el Ente Delegante le adjudica el Contrato.

Administrador del Contrato

Es el servidor público designado por la máxima autoridad de la Entidad Delegante, responsable de exigir el cumplimiento cabal y oportuno de todas y cada una de las obligaciones derivadas del Contrato. Adoptará las acciones que sean necesarias para evitar retrasos o incumplimientos injustificados e impondrá las multas y sanciones a que hubiere lugar.

Anexo

Documentos que se adjuntan al documento principal, como anexos. Para su especificación se empleará el término “Anexos” junto con el nombre del documento principal con letra inicial mayúscula.

Año Natural

Período de doce meses, a contar desde el día 1 de enero hasta el 31 de diciembre, ambos inclusive.

Áreas relacionadas con ATC

Oficinas para los servicios de control de tránsito aéreo, sala de equipos para radiocomunicaciones aeronáuticas y monitoreo de radioayudas, para información meteorológica, para información aeronáutica, para coordinación de búsqueda-salvamento.

Autoridad Competente

Significa cualquier entidad, órgano o sujeto investido de potestades públicas, normativas, administrativas o jurisdiccionales, que, de cualquier modo y en cualquier materia, interviene o puede intervenir para que a una persona le sea permitido, restringido o prohibido la realización de los actos que son materia del Contrato.

Abscisa

Es un punto físico referencial a un proyecto que permite marcar la distancia entre el origen y el punto requerido. El inicio y fin de: carreteras, tramos o subtramos, deben considerarse: puntos geográficos, puntos geométricos u obras civiles relevantes, que sean puntos permanentes o de larga duración; ya que el objeto es que sean fácilmente identificables en el tiempo o puntos georreferenciados.

Ayudas luminosas

Equipos aeroportuarios instalados en tierra dentro de las áreas de aproximación, en pista, en calles de rodaje, y plataformas que generan señales visuales para guiar la aeronave en las fases de circulación, aproximación, aterrizaje, rodaje y descolaje.

Bienes de la Delegación

Son todos los bienes, muebles o inmuebles, o derechos, reales o personales, que recibe, adquiere y/o ejecuta el Concesionario a cualquier título durante la vigencia del Contrato, que incluye las Obras Preexistentes, las Obras Nuevas y el Equipamiento Preexistente y el que se incorpore.

Certificación

Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica Civil en materia de seguridad de la aviación, que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel considerado aceptable

Certificado de Inicio

Es el documento emitido por el Administrador del Contrato, previo informe del área técnica u operativa de la Entidad Concedente, que acredita el cumplimiento de las condiciones para el inicio de las actividades a cargo de la Sociedad Concesionaria.

Ciclo de Vida de equipos

Plazo de tiempo durante el cual un Ítem conserva su capacidad de utilización. El periodo va desde su compra hasta que es substituido o es objeto de restauración.

Comisión Técnica

Es el órgano técnico designado por la Máxima Autoridad, con la finalidad de llevar adelante el proceso de Delegación Directa en todas sus etapas, incluyendo el analizar y evaluar la oferta presentada, su creación y conformación se la hará mediante Resolución Motivada por parte de la Máxima Autoridad.

Concesión

Es una modalidad de delegación por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer, gestionar y administrar de manera integral un servicio público por un tiempo determinado de conformidad con los términos, declaraciones, condiciones y más estipulaciones previstos en el Contrato.

Concesionario

Se refiere a la empresa de propósito exclusivo responsable del desarrollo y ejecución del proyecto.

Contrato de Concesión

Es el instrumento que, basado en las condiciones del Pliego y la Oferta, se ha de suscribir entre la Entidad Delegante y la Entidad de propiedad estatal adjudicataria para determinar su relación bilateral y la ejecución del Proyecto, siendo éste ley para las partes.

Contrato de Constitución del Fideicomiso Mercantil

Es el contrato por el cual el Concesionario transfiere los recursos del proyecto a un patrimonio autónomo, dotado de personalidad jurídica para que la sociedad administradora de fondos y fideicomisos cumpla con las finalidades específicas instituidas en dicho instrumento.



Contrato de Fiscalización y Supervisión

Son los instrumentos celebrados por el Concesionario con la empresa fiscalizadora y/o la empresa encargada de la supervisión de la Delegación, previo proceso de selección determinado por la Entidad Delegante, para controlar la ejecución y cumplimiento del Contrato.

Control del peligro de fauna

Son las medidas que se ejecutan con la intención de reducir el riesgo que supone la presencia de animales en las inmediaciones aeroportuarias hacia las aeronaves y sus operaciones, ya que pueden desencadenar accidentes aéreos involucrando pérdidas humanas y económicas.

Control de la Calidad AVSEC

Es la parte de la gestión de un sistema de seguridad de la aviación basada en técnicas y actividades de vigilancia empleadas para evaluar el cumplimiento de las medidas establecidas en el PNSAC y otras normas relativas a seguridad de la aviación, cuando corresponda corregir las deficiencias detectadas.

Cronograma del Proceso

Es el calendario con las fechas definidas de inicio o fin de cada una de las etapas y fases del Proceso de Delegación Directa, que se adjunta al pliego a través de un Anexo.

Delegado

Persona encargada por designación de la Máxima Autoridad de representarle o de actuar en su nombre.

Derechos aeronáuticos

Se refieren principalmente a los valores cobrados a los pasajeros como retribución a las facilidades que la organización les provee en los terminales aéreos.

Días Calendario

Son todos los días del año incluyendo fines de semana, feriados y festivos.

Días hábiles

Son los días laborables, sin considerar fines de semana, feriados o festivos.

Documentos Habilitantes

Los documentos del proceso de Delegación Directa son: Documentación de la fase de estructuración, Pliego y sus anexos, Oferta y sus anexos, Acta de Audiencia de Preguntas,

Respuestas y Aclaraciones, Acta de calificación, Acta de Negociación, demás Actas del Procesos, Garantías, Cuadro de Matriz de Riesgos del Proyecto, Proyecto de Contrato y sus Anexos, Resoluciones Administrativas y más documentación habilitante que se genere dentro del proceso de delegación.

Domicilio de la DGAC

Es el ubicado en la calle Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de agosto, para efectos del presente proceso.

Empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional, Oferente

Persona jurídica o natural, nacional o extranjera, que se le invita a presentar una oferta en el proceso de delegación directa para la ejecución del Proyecto que se encuentran dentro del ámbito de las competencias conferidas a la DGAC.

Entidad Delegante, Concedente o DGAC

Es la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) o entidad pública que en el futuro lo sustituya o fuere titular de la competencia en virtud de la cual se celebra el Contrato.

Equilibrio Económico Financiero

Es el mantenimiento de las partes de la tasa interna de retorno indicada en la ingeniería financiera de la oferta.

Equipamiento

Son todos los bienes muebles entregados y/o adquiridos por la Sociedad Concesionaria e instalados en el Aeropuerto.

Estudios Técnicos Definitivos

Están conformados por el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Programa de Mantenimiento, Plan de Mantenimiento anual, del área de movimiento y área terminal, los mismos que deben ser recibidos con un Acta de Conformidad de la DGAC.

Fecha de Terminación

Significa el día en que se hubieren suscrito el Acta de Liquidación y Finiquito del Contrato de Concesión.

Financiamiento

Conjunto de actividades destinadas a obtener los ingresos necesarios para atender el total de egresos y costos requeridos para la ejecución del Proyecto, que incluye las Obras, Equipamiento de la Operación y Mantenimiento.

Financista

Cualquier tercero que otorga préstamos y/o inversiones al Concesionario a través de cualquier mecanismo.

Fiscalización y Supervisión

Conjunto de actividades tendientes a asegurar la correcta ejecución del Proyecto, mediante el control del cumplimiento de los términos, declaraciones, condiciones y más estipulaciones previstas en el Contrato y todos los documentos del proyecto.

Fuerza Mayor:

Se considerará lo establecido en el artículo 30 del Código Civil con las delimitaciones constantes en la cláusula pertinente del Contrato.

Habilitación Legal

Constituye la autorización, permiso, concesión, o cualquier otro acto, contrato o instrumento administrativo, respecto a todas y cualquier materia, con los que la Autoridad Competente consiente, autoriza o permite que una persona, natural o jurídica, pueda desarrollar las actividades relacionadas con el Proyecto.

Impugnación

Es el acto de solicitar la nulidad, sustitución o modificación de un determinado acto dentro del procedimiento de Delegación Directa que se afirma injusto o ilegal.

Indicadores de Calidad

Son los parámetros definidos y fijados de modo objetivo para que los diferentes sistemas y actividades que se desarrollan en un aeropuerto satisfagan las condiciones óptimas de servicio y funcionamiento en beneficio de la seguridad operacional y los usuarios del transporte aéreo, acorde a lo establecido en la normativa aeronáutica vigente

Para cada indicador del funcionamiento de un sistema se establecen parámetros mínimos de rendimiento que deberán cumplirse en todo momento para garantizar la operación segura y eficiente de un aeropuerto, que, en el caso de presentar, inconvenientes deberán ser corregidos de manera inmediata de acuerdo al índice de criticidad establecido por cada una de las áreas de la DGAC. En caso de incumplimiento se aplicarán las medidas correctivas de acuerdo a la normativa vigente.



Ingresos del Proyecto

Son aquellos que provienen de la recaudación de las Tarifas acordadas por los servicios que se presten o ejecuten en las instalaciones afectas a la concesión y que hayan sido autorizados por la Entidad Concedente.

Inventario de Bienes

Es el listado de bienes que la Entidad Concedente formará, con la determinación de aquellos inmuebles y muebles, debidamente valorados, que serán entregados a la Sociedad Concesionaria, con motivo del Contrato.

Inversión

Constituyen todas las inversiones de capital que KAC aporte al Proyecto para su adecuada ejecución, constantes en la oferta adjudicada.

Licencia ambiental

La Autoridad Ambiental Competente, a través del Sistema Único de Información Ambiental, otorgará la autorización administrativa ambiental para obras, proyectos o actividades de mediano o alto impacto ambiental, denominada licencia ambiental.

Línea Base Ambiental

Describe el área de influencia del proyecto y posterior evaluación de los impactos que se generen sobre los elementos de medio ambiente (Abiótico, Bióticos y Socio Culturales).

Mantenimiento

Conjunto de procedimientos y medidas que permite mejorar el funcionamiento de la infraestructura, dispositivos, objetos y sistemas. Tareas necesarias para que un equipo sea conservado o restaurado de manera que pueda permanecer de acuerdo con una condición especificada.

Este elemento comprende el conjunto de personas que ofrecen y prestan el servicio de conservación de infraestructura y equipos (en sus dos dimensiones: cuerpo y función) a los departamentos (o industrias) que producen bienes o servicios, mediante los recursos de que disponen.

Mantenimiento Correctivo

Se conoce como un tipo de tareas reactivas, basadas en reemplazar, realizar intervenciones o reparar un activo (infraestructura, equipos o componentes averiados) cuando deja de cumplir su función.



La política de mantenimiento basada en la presentación del fallo (Failure Based, FB) constituye un método en que se realizan tareas de mantenimiento correctivo tras ocurrir un fallo, a fin de recuperar la funcionalidad del elemento o sistema considerado. Por consiguiente, este método de mantenimiento se puede describir como de reparación de averías, posterior al fallo, o no programado.

Mantenimiento Preventivo

Mantenimiento que se realiza de forma preestablecida con el objetivo de prevenir la ocurrencia de fallas. Tareas de inspección, control y conservación de una infraestructura, equipo/componente con la finalidad de prevenir, detectar o corregir defectos, tratando de evitar averías en el mismo.

La tarea de mantenimiento preventivo (Preventive Task, PRT) es una tarea que se realiza para reducir la probabilidad de fallo del elemento o sistema, o para maximizar el beneficio operativo.

Máxima Autoridad

El Director General de Aviación Civil es la Máxima Autoridad para este proceso de Delegación Directa.

Modelo Económico Financiero

Corresponde a la modelación económica financiera del proyecto durante el plazo total del contrato de concesión.

Obras de Adecuación

Conjunto de actuaciones que deben ser ejecutadas por la Sociedad Concesionaria con ocasión del Proyecto, de conformidad con lo descrito en los documentos Técnicos.

Obras Preexistentes

Conjunto de construcciones existentes actualmente en el área de implantación del Proyecto.

Oferente

Empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional invitada a presentar su Oferta en el proceso de Delegación Directa.

Oferta

Es el documento presentado de conformidad con las bases y dentro del plazo previsto en el Pliego, por medio del cual el Oferente manifiesta su interés de ser considerado. Está compuesta por los Requisitos de Elegibilidad, Oferta Técnica y Oferta Económica.



Operación

Es el aprovechamiento de las Obras y del Equipamiento que se encuentren en el área de implantación del Proyecto; así como, la prestación de los Servicios y la recaudación de las Tasas y/o Tarifas por los Servicios brindados.

Orden de Variación

Requerimiento de la Entidad Concedente para intervenciones adicionales al objeto del Proyecto sea en relación con las Obras, el Equipamiento o con los Servicios.

Plan de Conservación y Mantenimiento

Es el conjunto de actividades que componen las tareas de conservación, mantenimiento y explotación con una inversión, durante todos los años de la concesión, en una situación adecuada para su explotación ofreciendo el nivel de calidad del servicio demandado por los usuarios.

Planificación y Diseño

Se refiere a los estudios y planificación de conformidad al alcance del proyecto.

Plazo Ordinario de Delegación

Período ordinario establecido en el contrato de concesión y sus ampliaciones en caso de darse.

Pliego

Conjunto de bases administrativas, económicas, financieras, técnicas y legales, que determinan y regulan el procedimiento y requisitos, requerimientos, términos, limitaciones y más documentos necesarios para la adjudicación y subsecuente contratación.

Proyecto de Contrato

Documento contractual que contiene las condiciones particulares y generales con las obligaciones bilaterales, en la que una de las partes es la Administración Pública, para este proyecto "DGAC", con las prerrogativas inherentes a su condición jurídica, y la otra parte, la Sociedad Concesionaria, destinada a realizar el objeto de este proyecto. Se anexará a este Pliego, incluyendo los Anexos del mismo.

Proyecto

Es el "Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el ATC", a ejecutarse de conformidad con lo requerido en este pliego, los Anexos Técnicos, Económicos, el Contrato y sus respectivos anexos; y, la oferta adjudicada.



Régimen Jurídico Aplicable

Es el ordenamiento jurídico ecuatoriano y se refiere a todas las leyes, reglamentos, decretos y en general, cualquier cuerpo normativo vinculante para las partes durante todas las etapas de sustanciación del proceso de Delegación en todas sus etapas y fases.

Resolución de Adjudicación

Acto administrativo mediante el cual la "DGAC" adjudica al Oferente invitado por cumplir los requisitos establecidos en los documentos habilitantes del proceso de Delegación Directa.

Retribución para la Entidad Delegante

Consiste en la prestación patrimonial pagada por la Sociedad Concesionaria a la Entidad Concedente por los derechos otorgados por la concesión.

Retribución de la Sociedad Concesionaria

Son los ingresos a los que tiene derecho la Sociedad Concesionaria por su inversión, trabajo y riesgo de conformidad con el Contrato.

Reversión de la Delegación:

Es el proceso por el cual la Sociedad Concesionaria restituye a la Entidad Concedente los Bienes de la Concesión a la terminación del Contrato, incluye las instalaciones y equipos afectos directamente a la operación de la delegación, en buen estado de funcionamiento y con el nivel de servicio establecido en este pliego.

Servicios Facultativos

Son los servicios adicionales en beneficio de los usuarios que la Sociedad Concesionaria pueda prestar con autorización previa de la Entidad Delegante y que dichos servicios generarán ingresos a favor de la sociedad concesionaria, los mismos que deberán ser incluidos como parte del modelo económico financiero del proyecto durante todo el periodo de Delegación.

Servicios Obligatorios

Son los servicios que la Sociedad Concesionaria asume en virtud del Contrato y que han de ser prestado de acuerdo con las exigencias de la Entidad Delegante.

Sitio Web del Proceso

Corresponde al espacio sea como página o como link que la Dirección General de Aviación Civil apertura en su página web institucional www.aviacioncivil.gob.ec, a efectos de publicar y transparentar toda la información relacionada con el proceso de Delegación Directa en todas sus fases y etapas.



Subcomisión Técnica de Apoyo

De requerirlo este proceso de Delegación Directa, la respectiva Comisión Técnica integrará Subcomisiones Técnicas de Apoyo que estarán integradas por un equipo multidisciplinario de profesionales, como apoyo para el desarrollo de los procesos y su evaluación. La Subcomisión emitirá los correspondientes informes y soportes a la Comisión Técnica como insumo para que ésta tome las mejores decisiones.

Sujetos de la Delegación

Se refiere de manera indistinta a la Entidad Delegante, al Adjudicatario y a la Sociedad Concesionaria.

Tarifa

Es el precio o valor monetario que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público al Estado o al concesionario a cambio de la prestación del servicio, que en el caso de aeropuertos son las líneas aéreas y los pasajeros.

Tasas

Las tasas son contribuciones económicas que hacen los usuarios de un servicio prestado por el estado. La tasa no es un impuesto, sino el pago que una persona realiza por la utilización de un servicio, por tanto, si el servicio no es utilizado, no existe la obligación de pagar.

Tasas aeronáuticas

Se refieren al cobro efectuado por los servicios de navegación aérea.

Tasas aeroportuarias

Se refieren al cobro efectuado por los servicios aeroportuarios (aterrizaje, iluminación, estacionamiento, etc.).

Toma Física

Consiste en el acto por medio del cual la Entidad Concedente entrega materialmente; y, por su parte, la Sociedad Concesionaria reciben materialmente los Bienes que se afectan al proyecto por el plazo que se convenga en el Contrato.

Transportista aéreo

Persona natural o jurídica que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados mediante tarifa. Puede igualmente llamarse: transportador, línea aérea o aerolínea.

Usuario

Personas que utilizan los servicios aéreos y/o aeroportuarios en calidad de pasajeros, incluyendo aquellas personas naturales o jurídicas que intervienen en la actividad del transporte aéreo como “operadores”, que para el buen desempeño de su labor requieren de los medios idóneos. Abarca tanto el concepto de pasajero, como el de operador; entendiéndose transportistas aéreos, compañías de seguridad, instituciones del Estado y otros concesionarios.

Abreviaturas

AAC: Autoridad Aeronáutica Civil
ATC: Control de Tránsito Aéreo
CCTV: Circuito Cerrado de Televisión
CNAC: Consejo Nacional de Aviación Civil
COE: Centro de Operaciones de Emergencia
CRF: Accidente, Fuego y Rescate
DGAC: Dirección General de Aviación Civil
MTOP: Ministerio de Transporte y Obras Públicas
MTOW: Peso máximo de despegue
PONS: Procedimiento Operativo Normalizado de Seguridad
TUTI: Tasa de Uso de Terminal Internacional
TUT: Tasa de Uso de Terminal Nacional
WT: Tasa de Seguridad

1.4. Pliego

La Participación en el presente Proceso objeto de este Pliego implica la aceptación incondicional e integral de todos sus términos, condiciones, obligaciones y requisitos, por parte del Oferente, y, en consecuencia, la referida participación incluirá la declaración expresa de que conoce y acepta a cabalidad sus efectos y alcances legales.

El Oferente y el Adjudicatario en su caso se obligan a cumplir lo establecido en el presente instrumento, así como los términos de los Anexos del Pliego y los demás documentos que sean parte integrante del Pliego.

El Pliego, sus anexos y demás documentos derivados de la ejecución del proceso de delegación, en su momento, pasarán a formar parte integrante del Contrato, como habilitantes del mismo, entre otros de rigor.

1.4.1. Documentos e información

1.4.1.1. Documentos del pliego

Forman parte de este Pliego los siguientes documentos:

- a. Invitación;

- b. Los anexos administrativos, técnicos, económico – financieros y legales, formatos entre otros;
- c. Proyecto de Contrato y sus anexos;
- d. Las Actas emitidas durante el proceso por la Comisión Técnica y que han sido publicadas en la página web de la DGAC o notificadas al oferente.

1.4.1.2. Información y documentos obligatorios

El Oferente deberá suministrar toda la documentación solicitada en este Pliego, así como aquella necesaria para respaldar la información provista.

1.4.2. Información y documentos

La información que provee la DGAC con este Pliego el Oferente podrá emplear, bajo su absoluto riesgo, para preparar su Oferta. La Entidad Delegante, no asume ninguna responsabilidad acerca de su precisión, exactitud, corrección o actualización.

1.5. El proyecto

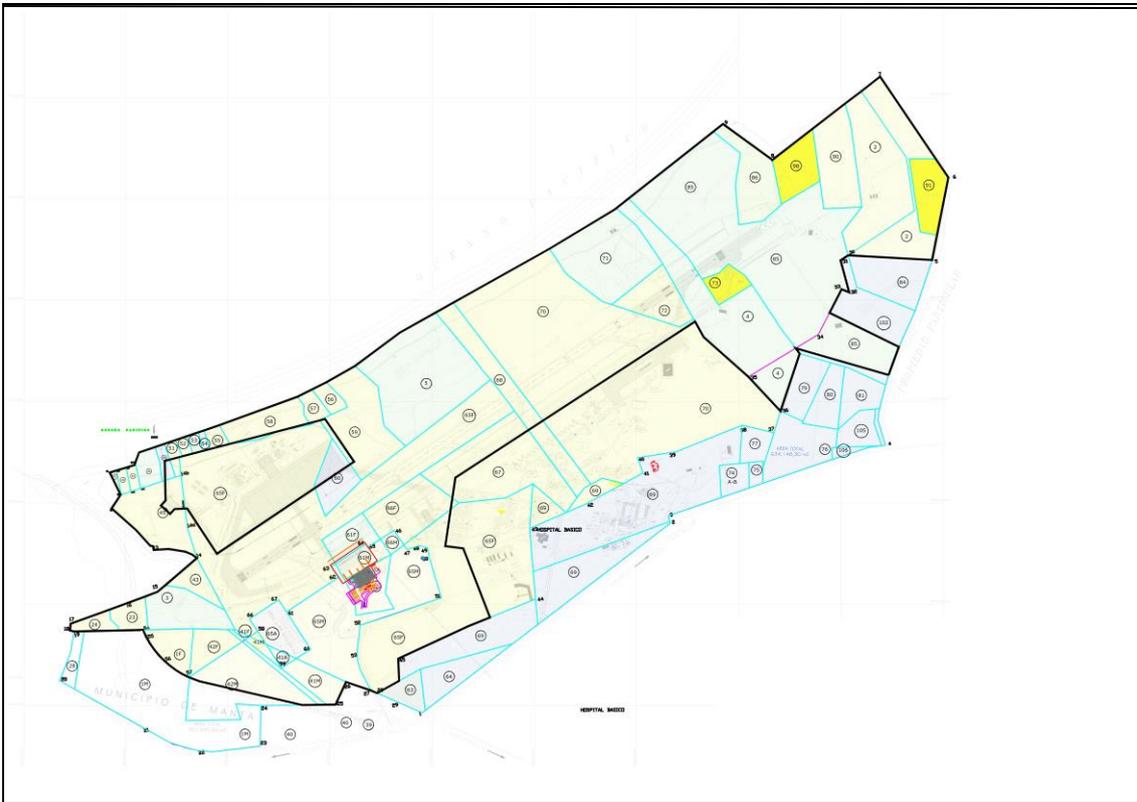
1.5.1. Descripción y ubicación del proyecto

El proyecto está ubicado al noroeste del Ecuador, región costa, provincia de Manabí, en la ciudad de Manta se encuentra el Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro”.

El proyecto contempla el financiamiento, operación, mantenimiento del área de operaciones y el sector de tierra del aeropuerto de Manta, con excepción de las áreas relacionadas con el ATC, así como el incremento de la capacidad y calidad del Aeropuerto, a través de la implementación de un Sistema de Gestión de Operaciones del Aeropuerto (AODB), el incremento de la industria aérea para revitalizar el aeropuerto y la expansión de la terminal de pasajeros en el caso de un futuro aumento de la demanda.

1.5.2. Coordenadas del proyecto

El aeropuerto se encuentra emplazado en un área estimada de 628,25 ha., de las cuales 475.33 ha constituye el área de concesión, en este lote para temas de ubicación y referencia se encuentra el punto del aeródromo (ARP), se lo puede localizar georeferenciado en la pista y presenta las siguientes coordenadas: 00°56'46''S y 80°40'44'' W.

Gráfico Nro. 1: Plano Aeropuerto de Manta

Fuente: Infraestructura Aeroportuaria DGAC

1.5.3. Objeto del proyecto

1.5.3.1. Objeto

El proyecto **“FINANCIAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE OPERACIONES Y EL SECTOR DE TIERRA DEL AEROPUERTO DE MANTA CON EXCEPCIÓN DE LAS ÁREAS RELACIONADAS CON EL ATC”** tiene como objeto incrementar la rentabilidad con la operación y mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta con excepción de las áreas relacionadas con el Control de Tránsito Aéreo – ATC, elevar los niveles de servicio de calidad en el transporte aéreo, fomentar el desarrollo económico, productivo y turístico del Ecuador; y, modernizar los sistemas de seguridad del aeropuerto.

1.5.3.2. Componentes del proyecto

El proyecto *“Financiamiento, Operación Y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta, con Excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”*, cuenta con los siguientes componentes obligatorios:

- Apoyar a la planificación y operación de ORAT (Operational Readiness, Activation and Transition - Disposición Operacional, activación y transición).
- Implementar el Sistema Central de Operaciones Aeroportuarias que gestiona la operación de vuelo de las aeronaves, el rendimiento de los pasajeros y la información de recursos en el Aeropuerto de Manta AODB
- Incrementar de la Capacidad de la Industria Aérea del Ecuador a través de programas útiles de capacitación a ecuatorianos de la industria aérea, durante el período de concesión para contribuir al desarrollo del mercado de la aviación ecuatoriana.
- Mantenimiento y conservación de las instalaciones de ingeniería civil, eléctricas y mecánicas que serán operadas y administradas por la KAC en el Aeropuerto de Manta, durante la vigencia del Contrato (el “Mantenimiento”).
- Operar las infraestructuras, instalaciones y equipamientos preexistentes en el área de la Concesión que se identifican en este Pliego, necesarios para la prestación de los servicios. (la “Operación”);
- Habilitación del segundo piso del terminal, dependiendo del incremento de la demanda de la terminal y los niveles de servicio.
- Recepción, almacenamiento y despacho del aerocombustible, ya sea mediante operación directa o a través de terceros durante la vigencia del Contrato.
- La restitución de las obras y de los Bienes afectos al proyecto, a la Entidad Delegante, a la terminación del Contrato (la “Reversión de la delegación”).

1.5.3.3. Componentes de Máximo Desarrollo

El proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el Sector de Tierra del Aeropuerto de Manta, con excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”, considera los siguientes componentes identificados en la propuesta presentada por KAC a la DGAC, que se tendrán que realizar una vez que el crecimiento de la demanda supere lo pronosticado en el modelo económico financiero.

De conformidad a lo establecido en el párrafo precedente, el concesionario, tendrá que solicitar a la Entidad Delegante la priorización del componente a desarrollarse:

- Invertir en la infraestructura de la terminal de carga adecuada para la estructura de la industria de Manta incluyendo equipos de refrigeración.

- Introducir un sistema para el aeropuerto inteligente tal como identificación mediante el uso de datos biométricos, el sistema de registro autónomo.
- Implementar el programa de formación de pilotos o los servicios de asistencia en tierra a aeronaves como una estrategia para diversificar ingresos.

1.5.4. Plazo y períodos de ejecución del proyecto y su descripción

a) Plazo de la concesión:

El plazo ordinario de la concesión es de 30 años.

b) Períodos de la concesión:

Sin perjuicio de cada uno de los hitos establecidos en el Contrato o los Documentos del proceso, para el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario, el Plazo Ordinario del Proyecto se encuentra dividido en los siguientes períodos (los “Períodos de la Concesión”):

- (i) Período de Organización.
 - (ii) Período de Operación y Mantenimiento;
 - (iii) Período de Liquidación y Reversión.
-
- (i) Sin perjuicio de las obligaciones y actividades a ser ejecutadas desde la fecha de Adjudicación de conformidad con este Pliego, el Período de Organización transcurre entre la fecha de suscripción del Contrato hasta la fecha en que se hubiere dejado constancia del cumplimiento de las condiciones para el inicio de la gestión a cargo de la Sociedad Concesionaria, que deberá constituirse con el solo propósito de ejecutar el contrato a suscribirse, previo informe favorable de la DGAC. El Período de Organización se establece en nueve (9) meses, contados desde la fecha de suscripción del Contrato.
 - (ii) El Período de Operación y Mantenimiento, transcurre desde el día siguiente de la terminación del Período de Organización hasta la Fecha de Terminación de la Delegación, en un plazo 29 años 3 meses.
 - (iii) El Período de Liquidación y Reversión transcurre, según sea el caso:
 - a. Entre el primer día del sexto mes previo a la fecha de vencimiento del Plazo Ordinario (y, en su caso, sus ampliaciones) y la fecha de vencimiento del Plazo Ordinario (y, en su caso, sus ampliaciones); o,
 - b. Entre la fecha en que se hubiere cursado una Notificación de Terminación y el último día del sexto mes contado desde la fecha de la referida Notificación de Terminación.

- c. En este período se suscribirá el acta de terminación del contrato de Concesión que incluirá el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales (liquidación técnica y económica) por parte del concesionario, y la reversión de todos los bienes afectos al servicio público que deberán ser revertidos y transferidos obligatoriamente al Estado Ecuatoriano sin costo ni excepción alguna, conforme lo que se establezca en el Contrato de Concesión y por medio de un Acta de Reversión.

1.6. Régimen Jurídico Aplicable

En armonía con el marco jurídico en el que se fundamenta la presente delegación, citado en el punto 1.2.2 de la Sección I de este instrumento, se determina como régimen jurídico aplicable, que, sin ser limitante, es el siguiente:

- a) Constitución de la República del Ecuador;
- b) Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones;
- c) Código Orgánico Administrativo;
- d) Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y su Reglamento;
- e) Código Tributario;
- f) Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno;
- g) Reglamento para la Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno, Decreto Ejecutivo Nro. 374, Registro Oficial Nro. 209 de 8 de junio de 2010, reformado el 31 de marzo de 2020;
- h) Reglamento del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, Decreto Ejecutivo Nro. 489, Registro Oficial Nro. 383 de 26 de noviembre de 2014, reformado el 11 de enero de 2018;
- i) Demás normativa aplicable;
- j) Este Pliego y sus anexos;
- k) Las Actas que se hubieren emitido durante el proceso precontractual.

1.6.1. Marco Normativo del Sector Aeronáutico

- a) Codificación de la Ley de Aviación Civil;
- b) Codificación del Código Aeronáutico;

- c) Resolución CNAC No. 066/2010 de 21 de julio de 2010, publicada en la Edición Especial del Registro Oficial No. 61 de 10 de agosto de 2010, y sus reformas;
- d) Resolución Nro. 168/2014 de 29 de mayo de 2014, de la Regulación Técnica de Aviación Civil, RDAC Parte 153 “Operación de Aeródromos”; y, sus reformas constantes en la Resolución No. 253/2015 de 17 de septiembre de 2015; y, Resolución Nro. DGAC-YA-2018-0178-R de 19 de octubre de 2018.
- Capítulo A: Disposiciones Generales
 - Capítulo B: Información sobre la situación de los Aeropuertos
 - Capítulo C: Control de obstáculos y protección contra Equipo de Navegación
 - Capítulo D: Permiso de Entrada a Áreas Restringidas
 - Capítulo E: Servicio, Equipo, e Instalaciones en el Aeropuerto
 - Capítulo F: Mantenimiento del Pavimento y de las Superficies
 - Capítulo G: Mantenimiento de Apoyos Visuales
 - Capítulo H: Notificaciones Sobre la Construcción, Renovación, Activación, y Desactivación del Sitio en el Aeropuerto
 - Capítulo I: Evaluación de los Operativos de Seguridad / Estudios Aeronáuticos
- e) Resolución Nro. 027/2015 de 21 de enero de 2015, de la Regulación Técnica de Aviación Civil, RDAC Parte 154 “Diseño de Aeródromos” y, sus reformas constantes en la Resolución No. 250/2015 de 17 de septiembre de 2015; y, Resolución Nro. DGAC-YA-2018-0178-R de 19 de octubre de 2018.
- Capítulo A: Disposiciones Generales
 - Capítulo B: Información del Aeropuerto
 - Capítulo C: Características Físicas
 - Capítulo D: Restricción o Eliminación de Obstáculos
 - Capítulo E: Ayudas Visuales para la Navegación
 - Capítulo F: Obstáculos de Señalización de Ayudas Visuales y Áreas Restringidas
 - Capítulo G: Sistemas Eléctricos.
- f) Decreto ejecutivo Nro. 1341 del 13 de marzo del 2017, mediante el cual se delega al Director General de Aviación Civil para que apruebe en representación del Presidente de la República del Ecuador, la actualización del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, sus respectivas enmiendas y la normativa complementaria:
- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
 - Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil

- Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil
- Programa Nacional de Manejo de Crisis de Seguridad de la Aviación Civil
- Programa Nacional de Seguridad de la Carga, Correo y Suministro Aéreo de Seguridad de la Aviación Civil

1.7. Entidad Delegante

Para los efectos jurídicos de este procedimiento bajo el régimen de gestión delegada en la modalidad de concesión (invitación directa), la Dirección General de Aviación Civil es la Entidad Delegante.

1.7.1. Competencia

La Dirección General de Aviación Civil fue creada mediante Decreto Supremo Nro. 1693-b, de 09 de agosto de 1946, publicado en el Registro Oficial 671 del 28 de mismo mes y año, tiene como misión ser la entidad responsable de planificar, regular, controlar y administrar la actividad aeronáutica y aeroportuaria, garantizando la seguridad en las operaciones aéreas, minimizando los impactos sobre el medio ambiente; y, su visión ser una institución líder, innovadora, facilitadora y altamente tecnificada que proporcione servicios aeronáuticos y aeroportuarios de calidad para el desarrollo sostenible del transporte aéreo del país.

El artículo 1 de la Ley de Aviación Civil, establece *“Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario. (...)”*.

Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 156, de 20 de noviembre de 2013, la rectoría de la política aeronáutica pasó a ser competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A través de Decreto Ejecutivo Nro. 728 de 29 de abril de 2019, el señor Presidente de la República, Licenciado Lenin Moreno Garcés, designó como Director General de Aviación Civil, al Cmdte. Anyelo Patricio Acosta Arroyo

El artículo 47 del Código Orgánico Administrativo determina que: *“la máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en casos expresamente previstos en la Ley”*. Para el caso de la Dirección General de Aviación Civil, su máxima autoridad, es el Director General.

Le corresponde al Director General, en calidad de representante de la Dirección General de Aviación Civil:

- a) La conformación de la Comisión Técnica
- b) La Aprobación del Pliego y sus modificaciones en caso de encontrarse aspectos sustantivos.
- c) La emisión de la Resolución de inicio del proceso de delegación;
- d) La emisión de la Invitación;
- e) La emisión de la Resolución de Cancelación, Desierto o Adjudicación según corresponda;
- f) La aprobación del texto final del Contrato; y,
- g) La suscripción del Contrato.

1.7.1.1. Comisión Técnica

La comisión técnica es el Órgano del proceso de delegación, que tiene a su cargo:

- a) La revisión del Pliego, definición del contenido final y recomendación de aprobación del mismo a la máxima autoridad; ;
- b) Emitir Modificaciones/Aclaraciones al Pliegos las cuales pueden ser de oficio o a petición de parte;
- c) La revisión y evaluación de la oferta técnica - económica de conformidad con este Pliego;
- d) La potestad de realizar gestiones y consultas tendientes a comprobar la información técnica, financiera-económica y/o legal, respecto de los documentos presentados por el oferente, quien con la presentación de su Oferta ratifica su autorización a la Comisión para que realice estas verificaciones;
- e) La potestad de solicitar asistencia técnica especializada de expertos en áreas o temas específicos pudiendo también ser estos profesionales externos a la DGAC;
- f) La potestad de solicitar la conformación de una Subcomisión Especializada de Apoyo para temas específicos;
- g) La elaboración de las actas correspondientes a la toma de decisiones dentro de las etapas del proceso;
- h) Encargarse de la negociación con el oferente;

- i) La elaboración del informe y recomendación a la máxima autoridad para la Cancelación, Desierto o Adjudicación según corresponda; así como también se deberá hacer constar la recomendación de prórroga de plazo para la suscripción del contrato, a petición de parte o por necesidad de la Entidad Delegante.

1.7.1.2. Conformación y toma de decisiones

- a) La Comisión Técnica será conformada por la máxima autoridad a través de la respectiva Resolución motivada, de la siguiente manera:
 - i. El/la delegado de la máxima autoridad, quien la presidirá;
 - ii. El/la Director/a de Planificación y Gestión Estratégica, en calidad de miembro de la Comisión;
 - iii. El/la Director/a de Infraestructura Aeroportuaria, como profesional afín al objeto de la delegación, en calidad de miembro de la Comisión; y,
 - iv. El/la directora/a de Asesoría Jurídica, quien ejercerá la función de Secretario y Asesor Jurídico de la Comisión.
- b) La Comisión Técnica se instalará válidamente con la concurrencia de al menos dos de sus integrantes con derecho a voto, entre los cuales deberá estar el presidente, quien tendrá voto dirimente;
- c) La Comisión Técnica adoptará sus decisiones con al menos tres votos conformes;
- d) Le corresponde al Secretario de la Comisión Técnica, dejar constancia de las decisiones adoptadas por la Comisión, en las respectivas actas que serán suscritas por todos sus miembros;
- e) El Secretario de la Comisión, será el responsable de realizar y cursar todos los actos de comunicación; así como coordinar la publicación en la página web de la DGAC, todas las actas de las etapas del procedimiento y toda información relevante del proceso a criterio de la Comisión.
- f) Los miembros de la Comisión Técnica actuarán con voz y voto, a excepción del Secretario Asesor de la misma, quien actuará solo con voz.

SECCIÓN II: Requisitos para acreditar por el Oferente

1.8. Requisitos para participación

Los requisitos de elegibilidad, técnicos y económicos, podrán ser acreditados a través de la propia experiencia del oferente.

Y podrá participar:

1.9. Inhabilidades generales y especiales

No podrá presentar la oferta, la empresa invitada en el caso de que incurran en las inhabilidades generales y especiales, previstas en los siguientes literales:

- a) Si se hallare incurso en las incapacidades establecidas por la Codificación del Código Civil de la República del Ecuador;
- b) Si se halla incurso en juicios de quiebra;
- c) Los deudores morosos del Estado Ecuatoriano o sus instituciones.

1.10. La Oferta

La oferta se presentará en un (1) sobre que contenga Requisitos de Elegibilidad (Sobre 1 A), la Oferta Técnica (Sobre 1 B) y la Oferta Económica (Sobre 1 C), acompañada de la garantía de seriedad de oferta; y, de conformidad al siguiente detalle:

1.10.1. Requisitos de Elegibilidad

Los Requisitos de Elegibilidad están compuestos por los Requisitos Legales, Requisitos de Experiencia Técnica y Requisitos de Solvencia Económica y Financiera, mismos que se acreditarán con la aportación de los documentos e información requeridos en este Pliego y aquellos aportados por el Oferente.

Los documentos de justificación de requisitos de elegibilidad, se presentarán en copias simples. Los documentos de traducción en el caso de que estos no se encuentren en idioma español no requerirán de formalidad alguna.

1.10.2. Documentación de requisitos legales que deben ir anexos a los formularios Nros. 1A, 1B, 1C

- I. Declaración juramentada de no estar incurso en las inhabilidades especiales y generales previstas en este Pliego, la que deberá ser otorgada ante Notario Público por el representante legal del Oferente. No se aceptarán documentos privados con reconocimiento de firma y rúbrica
- II. Escrituras de constitución del oferente. Existencia legal de al menos cinco años antes de la fecha de Invitación.
 - a) Identificación de los partícipes, incluido domicilio y lugar para recibir las notificaciones, con la verificación de requisitos de capacidad, representación de las partes, y plazo de duración de su existencia legal, el cual deberá abarcar como mínimo el plazo de ejecución contractual.

- b) Designación del representante o representantes, con poder o representación suficiente para poder actuar durante la fase precontractual, a quien o quienes se les denominará procurador/es común/es;
 - c) Determinación específica de los compromisos y obligaciones del partícipe en la fase de ejecución contractual.
 - d) Identificación del proyecto en el que participa.
 - e) El vehículo de propósito exclusivo deberá cumplir las exigencias de la normativa ecuatoriana para estos efectos y su constitución debe cumplirse dentro del término previsto en el pliego.
- III. Copia simple de la designación del representante legal (nombramiento) o voluntario (poder o mandato) del Oferente.
- IV. Si el oferente tiene su domicilio fiscal en el Ecuador, deberá presentar el Registro Único de Contribuyentes (RUC), emitido por el Servicio de Rentas Internas (SRI); las personas extranjeras deben presentar el documento de identificación tributaria de su país de origen, en el caso de que sean varias personas, el documento se presentará por cada una de ellas.
- V. Nombramiento y documento de identidad del representante legal o apoderado del oferente, con las atribuciones suficientes para realizar todos los actos jurídicos, legales, administrativos y procedimentales relacionados con el presente Proceso; y, por consiguiente, dirigidos al cumplimiento del presente pliego y a la suscripción del correspondiente contrato en caso de ser adjudicatario. Tal mandatario o apoderado general deberá tener atribuciones suficientes para contestar demandas, de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo 6 de la Ley de Compañías y para ejercer las facultades propias de un apoderado general, incluyendo la potestad de presentar las correspondientes propuestas en el marco del presente proceso y cumplir integralmente lo exigido en este Pliego.
- VI. Nómina de socios o accionistas del Oferente.
- VII. En caso de que los oferentes sean extranjeros, se deberá adjuntar toda aquella documentación equivalente a la aquí enumerada, de acuerdo a lo establecido en la legislación vigente en su país de origen, debiendo detallar la normativa legal que regula los requerimientos exigidos.

1.10.3. Requisitos de Elegibilidad de Experiencia Técnica y documentación para acreditar

El oferente invitado deberá cumplir y acreditar obligatoriamente la siguiente experiencia técnica:

- a. 20 años de experiencia en operación y administración de aeropuertos.
- b. Operar y administrar como mínimo 10 aeropuertos.

- c. Haber obtenido como mínimo 5 (CINCO) reconocimientos internacionales en el manejo y administración de servicios de calidad de aeropuertos.

El oferente podrá cumplir los requisitos de elegibilidad técnicos a través de su propia experiencia.

1.10.3.1. Documentación para acreditación de Requisitos de Elegibilidad de Experiencia Técnicos que deben ir anexos al formulario Nro. 2A

Actas de entrega recepción definitiva en las que se evidencie el cumplimiento de los requisitos técnicos de la experiencia; o su equivalente para oferentes extranjeros. Se entiende como Acta de Entrega recepción, al instrumento legal suscrito con entidades de sector público y/o privado que acreditan la ejecución de una obra a satisfacción de la entidad contratante. Adjuntar documentos que acrediten lo señalado en la letra d) del numeral 1.10.3.

1.10.4. Requisitos de Elegibilidad Económicos – Financieros y documentación para acreditar

El Oferente deberá cumplir y acreditar los siguientes requisitos económicos financieros:

- a) Un patrimonio contable, para el último ejercicio fiscal (año 2019), no menor al 10 % del valor del CAPEX del proyecto.
- b) Un índice de liquidez, mayor o igual a 1, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- c) Un índice de capital de trabajo, mayor o igual a 1, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- d) Un índice de liquidez ácida, mayor o igual a 1, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- e) Un índice de endeudamiento, no mayor a 1,50, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- f) Un índice de solvencia, mayor o igual a 1, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- g) Un índice de cobertura de deuda, mayor a 1,2, para el último ejercicio fiscal (año 2019);
- h) Invariabilidad de la situación económica-financiera

Los índices se acreditarán por el participante individual

En el caso de financiamiento con capital propio deberá acreditar la disponibilidad de los fondos suficientes.

En todos los casos y alternativas aquí previstos, además de cumplir con todas las condiciones y requisitos antes señalados, queda claramente establecido y aceptado que la DGAC se reserva el derecho de investigar y establecer la existencia real del financiamiento y la correspondiente disponibilidad de fondos. La evaluación respectiva corresponde exclusivamente al criterio de la DGAC.

Documento o certificado de disponibilidad de fondos por el 65% del aporte o capital propio establecido en el modelo financiero de la Oferta, emitido por una entidad bancaria local o extranjera. Este documento deberá contener al menos la siguiente información:

1. Identificación de la cuenta
 2. Fecha de apertura de la cuenta
 3. Saldo disponible a la fecha
 4. Inversiones activas (monto, apertura, vencimiento, plazo)
 5. Saldo promedio semestral en dólares
 6. Estatus de la cuenta
- i) Esquema o modelo del financiamiento integral del proyecto.

1.10.4.1. Documentos para acreditar Requisitos de Elegibilidad Económicos-Financieros, que deben ir anexos a los formularios Nros. 3A, 3B, 3C y 3D.

La información financiera solicitada deberá ser entregada de acuerdo a:

- i. Documento de identificación y acreditación profesional del contador.
- ii. Documento de identificación y acreditación profesional del auditor externo.
- iii. Documento o certificado de disponibilidad de fondos

La información se justificará con:

- i. Balances de los 3 últimos años completos previos a la presentación de la Oferta, presentados al SRI, para empresas locales, o su equivalente en el país de domicilio del oferente para extranjeros, así como balances internos de los mismos períodos.
- ii. Informes de auditoría externa sobre los balances de los 3 últimos años, tanto para empresas locales como para extranjeras.

1.10.5. Requisitos de la Oferta Técnica y documentos para acreditar

- a) Para la preparación de la Oferta Técnica, el Oferente deberá atender los requerimientos y el alcance del Anexo Nro. 4 “Informe de Evaluación Técnica del Proyecto” y Anexo Nro. 5 “Indicadores de calidad”.
- b) La Oferta Técnica debe cumplir obligatoriamente con la presentación de los siguientes documentos:
 - i. Estudios Técnicos Preliminares que incluya el Plan Maestro de desarrollo aeroportuario, Nivel de servicio IATA, Programa de mantenimiento, Plan de Mantenimiento Anual del área de mantenimiento y edificio terminal, Plan de manejo ambiental, Plan de manejo y control de fauna, Plan operativo de servicio de salvamento y extinción de incendios. (Formulario Nro. 4A).
 - ii. Presupuesto de CAPEX y OPEX en valores constantes y corrientes (Formulario Nro. 4B).
 - iii. Cronograma valorado de CAPEX y OPEX en valores constantes y corrientes (Formulario Nro. 4C).

1.10.6. Requisitos de la Oferta Económica y documentos para acreditar

La Oferta Económica debe cumplir obligatoriamente con la presentación de los siguientes documentos:

- a) Resumen Resultados Propuesta Económica (Formulario Nro. 5A)
- b) Carta de Presentación de la Oferta Económica (Formulario Nro. 5B)
- c) Oferta Económica
- d) Modelación Económica- Financiera, (Formulario Nro. 5C), el archivo digital que contenga el Modelo Económico - Financiero, debe estar formulado y debidamente enlazado con todas las hojas que conforman el mismo, el cual deberá ser presentado en formato EXCEL.

SECCIÓN III: Garantías y Seguros

1.11. De las Garantías

El Oferente deberá rendir a favor de la Dirección General de Aviación Civil las Garantías que se establecen en este pliego de conformidad a las siguientes reglas:

- a) Con la oferta presentarán la siguiente garantía que será adjuntada en el sobre Nro. 1 C de la Oferta:
 - i. Garantía de Seriedad de la Oferta: Se presentará por un valor equivalente a USD \$ 500.000,00 (Quinientos mil dólares de los Estados Unidos de América).
 - ii. La Garantía de Seriedad de Oferta, deberá ser rendida en forma de garantía bancaria o póliza, incondicional, irrevocable y de cobro inmediato a sólo requerimiento de la

DGAC, sin que estén sujetas a ningún trámite administrativo previo. Las garantías otorgadas por bancos u otras instituciones financieras extranjeras, se presentarán por intermedio de bancos, instituciones financieras o compañías aseguradoras (autorizadas por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros del Ecuador), legalmente establecidas en el Ecuador, los que representarán y responderán por los primeros y todos los efectos derivados de la garantía. Las compañías de seguros ecuatorianas que emitan la garantía requerida deberán poseer una calificación no menor a AA.

- b) La garantía de seriedad de la oferta deberá mantenerse vigente hasta la fecha en que se suscriba el Contrato;
- c) Cuando la Garantía de Seriedad de la Oferta sea rendida en forma de garantía bancaria, la deberá emitir o presentar por intermedio de una entidad del sistema financiero que posea una calificación no menor a AA+ a nivel internacional y AA a nivel nacional según la calificación de la entidad acreditada para el efecto.
- d) Las Garantías rendidas en forma de garantía bancaria durante toda su vigencia deben estar reaseguradas al menos en un ochenta y cinco por ciento (85%), debiendo asegurarse el concesionario que durante la vigencia del Contrato se cumpla con tal obligación a satisfacción de la DGAC.
- e) Todas las garantías establecidas de conformidad con la normativa vigente y este Pliego deberán ser validadas y aceptadas por la DGAC.
- f) La Garantía de Seriedad de la Oferta se ejecutará en los siguientes casos:
 - 1. Cuando el Oferente, de manera expresa o tácita, desista de su Oferta en cualquier momento hasta la firma del contrato de concesión, por motivos imputables al oferente;
 - 2. Cuando el Oferente no comparezca a la Negociación para la que fuere convocado, a menos que se justifique que su ausencia sea por causas de fuerza mayor;
 - 3. Cuando el Oferente manifieste en la etapa de negociación, su desacuerdo sobre materias que fueron objeto de su Oferta o que no correspondan a la Fase de Negociación y Adjudicación en los términos de este Pliego, y por consiguiente, se suscriba un acta de imposibilidad de acuerdo por causas imputables a dicho Oferente;
 - 4. Cuando el Oferente adjudicado no comparezca a la celebración del contrato por causas imputables a él, dentro de los 15 días siguientes luego de haber vencido el plazo otorgado en la Resolución de Adjudicación para presentación de documentos habilitantes, sin que medie una prórroga otorgada por la máxima autoridad.
 - 5. Cuando el Oferente sea declarado Adjudicatario Fallido por recomendación de la Comisión Técnica, por una de las causales antes mencionadas.
 - 6. Cuando los documentos presentados no correspondan a la realidad, por comprobación de la Comisión Técnica.

Previo a la Suscripción del Contrato el Adjudicatario presentará las siguientes garantías:

1. **Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.**- Por las obligaciones asumidas, la Sociedad Concesionaria mantendrá a favor de la Entidad Delegante una garantía por el 10% de la inversión anual (CAPEX y OPEX).

Esta garantía será renovada anualmente, durante todos los años del Período de delegación, con una anticipación de al menos treinta (30) días previos a su vencimiento.

a) **Generalidades de las Garantías:**

- I. La garantía de fiel cumplimiento deberá ser firme, irrevocable, incondicionales, de cobro inmediato, ejecutable total o parcialmente al solo requerimiento de la Entidad Delegante, sin que estén sujetas a trámites administrativos previos. Será rendida por una institución financiera o de seguros con sede en Ecuador que cuente con una calificación igual o superior a AA.
- II. El importe de la garantía de fiel cumplimiento no se podrá compensar con eventuales créditos que alegue en su favor la Sociedad Concesionaria, cualquiera fuera su causa.
- III. El importe de las garantías de fiel cumplimiento será inembargable, e inejecutable por terceros, ajenos a la Entidad Delegante.
- IV. En caso de que la garantía de fiel cumplimiento de contrato sea una póliza de seguro, durante toda su vigencia debe estar reasegurada al menos en un ochenta y cinco por ciento (85%), debiendo asegurarse el concesionario que durante la vigencia del Contrato se cumpla con tal obligación a satisfacción de la Entidad Delegante.
- V. Todas las garantías establecidas de conformidad con la normativa vigente y este Pliego deberán ser validadas y aceptadas por la Entidad Delegante. En caso de que la Garantía de Fiel Cumplimiento no resulte correcta y/o conforme, el Administrador del Contrato notificará este particular al Adjudicatario, quien deberá subsanarla y entregarla en el plazo de 10 días. Trascurrido este plazo si no se han subsanado los errores, el Administrador del Contrato emitirá su recomendación a la máxima autoridad para nombrarlo Adjudicatario fallido.

1.12. Seguros

El Oferente al elaborar su oferta, tendrá que considerar los costos de los siguientes seguros:

- a) Durante el Período de Organización, antes de la fecha de inicio de la Toma Física de los Bienes y no más allá de noventa (90) días contados desde la fecha de suscripción del Contrato, el Concesionario deberá presentar a la Entidad Delegante para su aprobación, el

modelo de pólizas a contratar correspondiente a los seguros que se refieren en esta cláusula y la indicación de la aseguradora que ha seleccionado, ajustándose a los términos del Contrato.

- b) El Concesionario deberá contratar a su cargo los siguientes seguros, con compañías aseguradoras que cuenten con una calificación igual o superior a AA que, cumpliendo dichos requisitos, tengan capacidad legal para operar en Ecuador y a su vez cuenten también con una Reaseguradora con calificación igual o superior a AA+:

- (i) **Seguro de Responsabilidad Civil:** Contra cualquier daño, pérdida o lesión que pudieren sobrevenir a bienes, personas y/o al ambiente, a causa de cualquier acción relacionada con el cumplimiento del objeto del Contrato, en forma tal de mantener cubierta a la Entidad Delegante, a sí misma, sus empleados, agentes, contratistas y/o terceros. A los efectos precedentes, el riesgo total a cubrir, como mínimo, por la Sociedad Concesionaria es de \$150.000,00 dólares de Estados Unidos de América, ya que las operaciones aeronáuticas establecen un mayor riesgo.

Así mismo, este seguro tendrá que cubrir los actos y omisiones del personal a su cargo, los actos y omisiones de sus contratistas y subcontratistas y dependientes de los mismos, accidentes, pagos a que pueda ser condenada la DGAC administrativa y judicialmente como consecuencia de los daños causados a terceros por la gestión, hechos, actos y omisiones del Concesionario y de las personas por las cuales el mismo responde en los términos del presente pliego, del contrato, y de la legislación aplicable.

El Concesionario deberá justificar que cuenta con esta garantía de responsabilidad civil contra daños a terceros y/o usuarios y sus bienes, para garantizar a quienes puedan resultar perjudicados en el desarrollo de la actividad delegada. Dicha garantía de responsabilidad civil deberá tener además cobertura para remediar e indemnizar daños ambientales ocasionados por su actividad. Queda claramente entendido que la obtención y vigencia de este seguro no relevará en forma alguna al Concesionario de la responsabilidad directa que le corresponde por siniestros o eventos cuyos montos sean superiores al seguro contratado; así como responderá aun en el caso de que la aseguradora no pague la indemnización contratada por cualquier motivo que alegare.

Esta garantía no exime, al Concesionario de la reparación total por daños producidos, en función de cualquier reclamación de terceros efectivamente perjudicados, sea que haya o no sentencia ejecutoriada.

La periodicidad de dicha garantía podrá ser de forma anual, debiendo renovarse por cada año durante todo el periodo de su exigibilidad.

Esta garantía contendrá una cláusula de renovación automática, y en caso de no cumplirse ésta, la misma se renovará a requerimiento del Concesionario o entidad delegante, siempre a costo exclusivo del Concesionario.

- (ii) **Seguro de Todo Riesgo:** Seguro a primer riesgo total a favor de la Entidad Delegante y sin perjuicio de los posibles seguros complementarios a favor de terceros que se suscribieren en caso de así ser exigido en el desarrollo del Proyecto, sobre los Bienes de la Concesión cuando aplique, contra daños parciales y totales, robo, hurto y/o incendio, eventos de la naturaleza y otras catástrofes, según las características y naturaleza de cada bien, en la forma más conveniente y apropiada. A los efectos se adoptará el criterio de valor de reposición para las valoraciones.

Este seguro contra todo riesgo cubrirá los equipos y bienes del Concesionario necesarios para la ejecución contractual y equipo auxiliar, que ampare la totalidad de los bienes, equipos y sistemas afectados al servicio público, según la oferta presentada por el Concesionario.

El valor asegurado deberá ser el de reposición, sin ajustes, por parte de la aseguradora. En ningún caso ni en ninguna circunstancia el Concesionario podrá requerir, reclamar o demandar a la DGAC por el daño generado por algún siniestro que inutilice, afecte o destruya total o parcialmente parte o partes del sistema y/o los equipos y componentes necesarios para la ejecución contractual, sea que tal siniestro esté o no protegido por alguna garantía o póliza de seguro.

c) Generalidades de los Seguros

- i. En caso de que el Concesionario contratare parte de sus obligaciones con la correspondiente autorización de la Entidad Delegante, el mismo Concesionario, estará habilitado a repercutir su costo proporcional de este seguro sobre el subcontratista, sin que ello libere al Concesionario de la obligación del mantenimiento de las condiciones y cuantías totales del seguro frente a la Entidad Delegante.
- ii. La Entidad Delegante podrá, en cualquier momento, requerir al Concesionario la presentación de estos seguros en plena vigencia.
- iii. Los seguros deberán estar constituidos a satisfacción de la Entidad Delegante.
- iv. El Concesionario será responsable de que las pólizas que contraten sus subcontratistas sean de igual tenor, en cuanto a su texto, a las que aquella contrate.
- v. Será obligación y responsabilidad del Concesionario verificar que sus subcontratistas mantengan vigentes los seguros obligatorios de su personal y las pólizas de accidentes de trabajo y de responsabilidad civil durante la vigencia de sus relaciones comerciales o contractuales.

- vi. En ningún caso el Concesionario podrá ceder las pólizas contratadas sin autorización previa y expresa de la Entidad Delegante.
- vii. Los seguros contratados deberán renovarse con una anticipación de treinta (30) días antes de su vencimiento, y mantenerse vigentes hasta la Reversión de la delegación, en los términos previstos en el contrato.
- viii. En caso de que se constatare que las pólizas constituidas por el Concesionario no estuvieren vigentes, la Entidad Delegante requerirá al Concesionario que proceda a la correspondiente renovación, en un plazo máximo de quince cinco (15) días.
- ix. A su vez, el Concesionario deberá acreditar a la Entidad Delegante anualmente (a partir del momento de la Toma Física de los bienes, en el primer año, y antes del treinta y uno (31) de enero de cada año, para los años sucesivos), en forma fehaciente, todas las pólizas de las cuales es titular, individualizando a la compañía aseguradora, el riesgo asegurado, el alcance de la cobertura, las exclusiones y límites, la fecha de caducidad de las mismas, el pago de las primas realizadas, las reclamaciones hechas durante el año anterior, y en general, todas las condiciones de las pólizas contratadas.
- x. La información requerida en el numeral precedente deberá ser acompañada de un certificado emitido por la compañía aseguradora indicando que el Concesionario ha cumplido durante el año anterior con los términos previstos en su respectivo contrato de seguros y reaseguros. Sin perjuicio de ello, en cualquier momento, en el marco de la ejecución de las actividades de Fiscalización o Supervisión, la Entidad Delegante podrá requerir a las compañías aseguradoras o reaseguradoras, las constancias que acrediten la vigencia y cobertura de las pólizas contratadas tanto por este como por sus subcontratistas.

SECCIÓN IV: Procedimiento de Delegación Directa

1.13. Etapas de la Fase precontractual del proceso

La Fase Precontractual de este proceso tendrá las siguientes etapas:

- a) Invitación;
- b) Audiencia para preguntas, respuestas y aclaraciones;
- c) Etapa: Presentación y Apertura de la Oferta;
- d) Etapa: Evaluación de la Oferta;
- e) Negociación;
- f) Adjudicación o declaratoria de Desierto, según corresponda; y,
- g) Suscripción del Contrato.

**a) Etapa: Invitación**

La Invitación será remitida por la Entidad Delegante a la Empresa de propiedad estatal de países que forman parte de la comunidad internacional Korea Airports Corporation (KAC) de conformidad a lo establecido en el cronograma de este pliego.

b) Audiencia para preguntas, respuestas y aclaraciones

La empresa invitada, será convocada por la Comisión Técnica a una audiencia en el término establecido en el cronograma de este proceso de Delegación Directa, con la finalidad de absolver las preguntas sobre el contenido del pliego. El resultado de la audiencia será plasmado en la respectiva acta que será elaborada por la Comisión Técnica.

De ser necesarias aclaraciones al pliego, la Comisión Técnica, por propia iniciativa podrá modificar el pliego, siempre que no altere el objeto del contrato y su alcance, estas aclaraciones se harán constar en la respectiva acta; y, cuando se requiera realizar ajustes al Pliego que puedan afectar algún aspecto sustantivo del mismo, la Comisión Técnica, previa autorización de la Máxima Autoridad podrá realizarlas y las hará constar en la respectiva acta.

c) Etapa: Presentación y Apertura de Oferta,

- i. **Presentación:** El oferente presentará en un solo sobre su oferta, mismo que debe contener: los Requisitos de Elegibilidad Legales, Técnicos y Económicos - Financieros; La Oferta Técnica y La Oferta Económica; y, la Garantía de Seriedad de la Oferta. La oferta será elaborada de conformidad a las especificaciones solicitadas en este pliego, dentro del plazo establecido en el Cronograma de este proceso, en el lugar y hora previstos en la Invitación.

La oferta se presentará en archivo físico, en un original y 2 copias; así como en archivo digital.

- ii. **Apertura de Oferta que incluirá la garantía de seriedad de la misma:** La Comisión Técnica, procederá a la apertura de la oferta, que contiene los Requisitos de Elegibilidad incluida la Oferta Técnica, la Oferta Económica y la Garantía de Seriedad de la misma, se deberá presentar en un sobre, el mismo que deberá contener lo siguiente:

Sobre 1 A.- Requisitos de Elegibilidad

Sobre 1 B.- Garantía de Seriedad de la Oferta

Sobre 1 C.- Oferta Técnica y Económica

De la diligencia se dejará constancia en el Acta correspondiente.

- iii. **Verificación:** La Comisión Técnica iniciará la revisión verificando que la oferta contenga la información solicitada en este pliego.

d) Etapa: Evaluación de la Oferta:

La Comisión Técnica, una vez recibida la oferta, procederá a realizar la evaluación de la misma, de conformidad a los parámetros establecidos en este pliego,

La evaluación de la Oferta se realizará de conformidad a las siguientes reglas:

1. **Evaluación y Revisión de los Requisitos de Elegibilidad:** Primero se evaluará que los Requisitos de Elegibilidad presentados cumplan con todos los parámetros establecidos en este pliego.

La verificación de los Requisitos de Elegibilidad se realizará mediante el método cumple / no cumple, de acuerdo a los parámetros de evaluación establecidos en el Anexo Nro. 3A de este pliego.

2. **Evaluación de la Oferta Técnica y Económica:** La Comisión Técnica, procederá a realizar la evaluación de la oferta técnica y económica, así como también, verificará que el modelo económico financiero (corrida financiera) de la oferta, tenga concordancia y objetividad con la información presentada en la oferta económica y en general en todos los documentos financieros y técnicos de la oferta, con su respectivo sustento.

e) Etapa: Negociación

1. Concluida la Etapa de Evaluación del Oferente y de la Oferta Técnica y Económica, la Comisión Técnica convocará al Oferente, con el propósito de negociar los siguientes aspectos de su Oferta:
 - I. La absolución y/o la rectificación de las observaciones determinadas en el Acta de evaluación de la oferta.
 - II. La revisión de los términos contractuales no esenciales, esto es, no se podrá negociar los siguientes aspectos del Contrato: el objeto, el plazo, el aporte del accionista del proyecto planteado en su Oferta, la reducción del alcance de los trabajos a ejecutarse, el incremento de los Plazos ni la reducción de los términos de la inversión comprometida, las garantías.
2. La negociación deberá efectuarse en el plazo previsto en el cronograma de este proceso; (Anexo Nro.2);
3. De los acuerdos o imposibilidades de acuerdos con los que culminare la negociación se dejará constancia en la correspondiente Acta de Negociación;

4. En caso de que la Comisión Técnica y el Oferente hubieren llegado a un acuerdo total sobre los asuntos previstos en el numeral 1, la Comisión Técnica procederá a recomendar a la máxima autoridad la emisión de la Resolución de Adjudicación;
5. Por razones justificadas, la Comisión Técnica puede ampliar el plazo de negociación con el oferente;
6. En caso de que no fuere posible llegar a un acuerdo total con el Oferente, la Comisión Técnica remitirá a la máxima autoridad el informe correspondiente, con los antecedentes documentales y recomendará la emisión de la Resolución por la que se declare desierto este proceso;
7. En el caso que corresponda, la máxima autoridad emitirá la Resolución de Adjudicación y dispondrá que se notifique al Adjudicatario.

f) Etapa: Adjudicación o Declaratoria de Procedimiento Desierto

1. Adjudicación

La máxima autoridad de la Entidad Delegante, adjudicará el contrato mediante resolución motivada, a la empresa invitada una vez que esta, haya cumplido con todos los requisitos establecidos en el pliego y documentos habilitantes.

2. Declaratoria de Procedimiento Desierto

La máxima autoridad de la Entidad Delegante, declarará desierto el procedimiento, en los siguientes casos:

- i. Por no haberse presentado la oferta;
- ii. Por haber sido descalificada la oferta, de conformidad con lo establecido en este pliego;
- iii. Por considerarse inconvenientes para los intereses nacionales o institucionales la oferta presentada. La declaratoria de inconveniencia deberá estar sustentada en razones económicas, técnicas o jurídicas;
- iv. Por no llegar a un acuerdo en la etapa de negociación;
- v. Si una vez adjudicado el contrato, se encontrare que existe inconsistencia, simulación o inexactitud en la información presentada por el adjudicatario, detectada por la Entidad Delegante, la máxima autoridad declarará desierto el procedimiento sin perjuicio del inicio de las acciones que correspondan en contra del adjudicatario fallido; y,
- vi. Por no celebrarse el contrato por causas imputables al adjudicatario.

Una vez declarado desierto el proceso, la máxima autoridad, podrá disponer su archivo o su reapertura.

La declaratoria de desierto o cancelación no dará lugar a ningún tipo de reparación o indemnización al oferente.

g) Etapa: Suscripción del Contrato

Una vez adjudicado el proceso, se procederá con la suscripción del contrato, de conformidad al siguiente procedimiento:

1. Plazo para la suscripción del Contrato

El Contrato se suscribirá con Sociedad de Objeto Único en el plazo previsto en el Cronograma; para lo cual, dentro de este lapso, se cumplirán las actividades en los términos que se detallan en los numerales subsiguientes:

- i. Una vez notificada la Adjudicación, la Entidad Delegante solicitará al Ministerio de Economía y Finanzas, la emisión del correspondiente informe favorable de sostenibilidad y riesgos fiscales; una vez que se cuente con el citado informe, la Entidad Delegante notificará al Oferente adjudicatario el plazo para la presentación de los documentos habilitantes previo a la suscripción del Contrato, periodo durante el cual debe mantener la Garantía de Seriedad de la Oferta vigente;
- ii. El contrato junto con los anexos y documentos que en el mismo se especifiquen, luego de suscrito por las partes, será protocolizado ante Notario Público; y,
- iii. Las copias del contrato protocolizado deberán organizarse en tantos cuerpos o tomos de 200 fojas cuantos sean necesarios para completar toda la documentación que se integra al contrato; y, se agregará un índice con la determinación del contenido del Contrato y sus Anexos y la numeración final de los documentos que lo conforman, en relación con el tomo en el que se incorporan.

2. Requisitos para proceder con la suscripción del Contrato

- a. Dentro del plazo previsto en el numeral i) del apartado anterior, el Adjudicatario notificará por escrito al Director Jurídico, sobre la aceptación del contenido del Contrato, previo a la suscripción de éste. A la misma notificación, el Adjudicatario acompañará los requisitos señalados en el numeral subsiguiente.
- b. Al documento de notificación referido en numeral anterior, el Adjudicatario deberá aportar los siguientes requisitos:

- I. El original y una copia certificada de la Garantía:
 - i. Fiel Cumplimiento del Contrato de conformidad a lo que establece la cláusula pertinente de este pliego.
- II. Los documentos originales o copias certificadas, con arreglo al Régimen Jurídico Aplicable, que fueron provistos en copias simples en la Fase de revisión de los requisitos de Elegibilidad de los Oferentes.
- III. Por ser el adjudicatario extranjero, deberá adjuntar toda aquella documentación equivalente a la enumerada en los Requisitos de Elegibilidad, de acuerdo a lo establecido en la legislación vigente en su país de origen, debiendo detallar la normativa legal que regula los requerimientos exigidos. Tal documentación debe presentarse debidamente apostillada o legalizada según corresponda y traducida al español por traductor público.
- IV. Los demás documentos señalados en el Contrato como habilitantes.
- V. Todos los costos y gastos en que incurra hasta la instrumentación y suscripción del Contrato serán de cuenta exclusiva del Adjudicatario.

1.14. Declaratoria de Adjudicatario Fallido

- a) En caso de que el Adjudicatario no celebre el Contrato dentro del plazo previsto en la Resolución de Adjudicación por causas que le sean imputables, la Comisión Técnica, informará sobre el particular a la Máxima Autoridad y recomendará la declaratoria de Adjudicatario Fallido, autoridad que acogerá dicha recomendación mediante la emisión de la respectiva Resolución, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de seriedad de la oferta. El plazo para la celebración del Contrato podrá prorrogarse por decisión de la Entidad Delegante o por solicitud del Adjudicatario, siempre que se trate de situaciones no previsibles, caso fortuito o fuerza mayor, para lo cual se contará previamente con un informe de la Comisión Técnica.
- b) Los Adjudicatarios Fallidos serán registrados en una base de datos de la DGAC, a fin de que se considere su participación o no en proyectos posteriores.

1.15. Cronograma del Proceso

- a) El Cronograma del proceso se encuentra previsto en el Anexo Nro. 2 ("Cronograma") de este Pliego.
- b) Las fechas previstas en el Cronograma podrán variar en función de los eventos que se produzcan de conformidad con este Pliego, para lo cual la Comisión Técnica, emitirá la correspondiente Acta de modificación del cronograma.

- c) Cuando no se determine expresamente en este Pliego cosa distinta, todos los plazos establecidos en él, iniciarán a partir del día siguiente a la fecha que conste en la razón de notificación del correspondiente acto, sentada en el expediente por el Secretario de la Comisión.
- d) Cada una de las Etapas de este proceso transcurrirá entre las fechas previstas en el Cronograma.
- e) A la expedición del Acta de evaluación de Requisitos de Elegibilidad; Oferta Técnica y Económica, le sucederá un período de impugnación que concluirá con la correspondiente resolución de la Máxima Autoridad.
- f) En cualquier momento comprendido entre la invitación y 24 horas antes de la recepción de la oferta, la Máxima Autoridad, de oficio o por recomendación de la Comisión Técnica, podrá declarar cancelado el proceso, mediante resolución debidamente motivada.

1.16. Derecho de Impugnación

- a) El derecho de Impugnación en el presente proceso se establece con el objeto de que el Oferente pueda requerir la revisión de la oferta por parte de la Comisión Técnica sobre determinadas decisiones adoptadas, a fin de garantizar la seguridad jurídica para el Oferente;
- b) El Oferente, por el hecho de la presentación de su Oferta, consiente, declara y conviene que:
 - I. Los únicos mecanismos de revisión de las decisiones adoptadas en el proceso serán los previstos en este Pliego.

1.16.1. Casos de Procedencia de Impugnación

El derecho de Impugnación se ejercerá respecto de las decisiones adoptadas en este proceso, debido a aquellos criterios de revisión objetiva previstos en este Pliego; es decir que, serán impugnables las decisiones adoptadas mediante las respectivas Actas de evaluación de la Comisión Técnica, en las fases de evaluación de Requisitos de Elegibilidad, Oferta Técnica y Oferta Económica.

1.16.2. Requisitos de la Impugnación y trámite

- a) Para que sea admisible a trámite una Impugnación, el Oferente deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - I. La impugnación deberá ser presentada por escrito, por el representante del Oferente, al Presidente de la Comisión Técnica, dentro del plazo de tres (3) días contados desde la fecha en que se hubiera publicado la correspondiente Acta de evaluación.

- II. La determinación específica de la decisión adoptada materia de la Impugnación.
 - III. El Oferente deberá determinar con exactitud, incluyendo en el razonamiento respectivo, el acápite de este Pliego y/o su Anexo que estime habría sido infringido en la decisión adoptada.
 - IV. La información y/o documento de su Oferta, con el señalamiento de la foja o fojas pertinentes, con la que justifique haber dado cumplimiento al requisito, requerimiento, condición, limitación o base a la que se refiera la decisión impugnada.
- b) La Comisión Técnica adoptará la resolución pertinente respecto de la impugnación dentro del plazo de cinco (5) días.

1.17. Constitución de la Sociedad de Objeto Único

El Contrato de constitución de la Sociedad de Objeto Único para la conformación de la Sociedad Concesionaria, entre las cláusulas que se estime estipular, de manera obligatoria incluirán las que traten sobre:

- a. La obligación de contar con el Adjudicatario del Contrato, como accionista irremplazable.
- b. El porcentaje del paquete accionario del referido Adjudicatario alcanzará al 80% como mínimo, para la conformación de la Sociedad Concesionaria, debiendo mantener dicho porcentaje accionarial al menos 10 años desde la suscripción del Contrato.
- c. Objeto Social Único: conformar una Sociedad Concesionaria para la ejecución del "Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el sector de tierra del Aeropuerto de Manta, con excepción de las Áreas Relacionadas Con el ATC".
- d. El capital suscrito mínimo será igual a la inversión inicial, pero en ningún caso menor a USD \$ 3'000.000,00

SECCIÓN V: OFERTA

En este apartado se presentan las condiciones generales de preparación de la oferta:

- a. Para la preparación de la Oferta, es responsabilidad del Oferente realizar, a su cuenta y riesgo, el estudio exhaustivo de este instrumento y de todos los documentos de este Pliego y todos aquellos que sean necesarios para la elaboración de la Oferta; y,
- b. En virtud del contenido del literal que antecede, el Oferente no podrá aducir, en ninguna de las etapas del presente procedimiento, desconocimiento o falta de información acerca de las condiciones necesarias para diseñar, financiar, construir, operar y mantener, según corresponda, el Proyecto objeto de este Pliego.



1.18. Vigencia

La Oferta y la Garantía de Seriedad de la Oferta deberá presentarse considerando una vigencia hasta la fecha prevista en el cronograma para la suscripción del Contrato.

El oferente tendrá que mantener la vigencia de su oferta y de la Garantía de Seriedad de la misma, hasta la suscripción del Contrato.

1.19. Costos y gastos asociados de forma directa a la preparación de la oferta

Serán de cargo del Oferente todos los gastos y costos, directos e indirectos, asociados a la preparación y presentación de su Oferta. En ningún caso el Estado ecuatoriano, la Dirección General de Aviación Civil o cualquier otra entidad pública relacionada serán responsables de estos gastos y costos, incluso en el caso de que el presente procedimiento hubiere sido cancelado o declarado desierto; en ningún caso el oferente podrá efectuar reclamo al respecto.

1.20. Forma de preparación de las Ofertas

1.20.1. Idioma y Autenticidad de los documentos

La Oferta y todos los documentos agregados a ellas deberán estar escritos en idioma español, cuando el documento se encuentre originalmente escrito en un idioma distinto al español, se deberá acompañar la copia del documento en su idioma original, acompañado de la traducción al idioma español, prevaleciendo la oferta y documentos presentados en idioma español. Al presentar la oferta en este procedimiento, la traducción no requerirá de formalidad alguna; sin embargo, el Oferente de resultar Adjudicatario, está obligado a presentar a la Comisión Técnica, previo a la suscripción del contrato, el documento en su versión original debidamente autenticado y legalizado y, la traducción con las formalidades que el Régimen Jurídico Aplicable exige, sin que quepa modificación alguna en el contenido que sirvió de base para la Evaluación de la Oferta. Si se encontraren adulteraciones a los documentos se procederá con la ejecución de las correspondientes garantías; y,

El oferente presentará su oferta compuesta por los sobres de requisitos de elegibilidad que incluye los requisitos legales, técnicos y económico – financieros, la oferta técnica; y, la oferta económica, en las fechas previstas en el cronograma, en el lugar y hora previstos en la Invitación.

1.20.2. Moneda

En la Oferta todo valor monetario deberá expresarse en dólares de los Estados Unidos de América.



1.21. Formalidades para la entrega de ofertas

- a. La Oferta será presentada por la empresa invitada, según el Cronograma del procedimiento y con el contenido previsto en este Pliego, Requisitos de Elegibilidad (Sobre 1 A), la Oferta Técnica (Sobre 1 B) y la Oferta Económica (Sobre 1 C), acompañada de la garantía de seriedad de oferta
- b. Junto a la correspondiente oferta original, esto es, la que contenga las firmas y rúbricas originales del representante del Oferente, se acompañará a más del original, dos copias de la Oferta, señalando en la carátula el número de copia al que corresponde. La información debe ser entregada en archivo magnético;
- c. Cada hoja contenida en los Sobres deberá estar numerada y rubricada por el representante del Oferente;
- d. Las páginas en blanco deberán contener la leyenda "Página en blanco", de modo que no sea posible agregar información alguna en esos espacios; y,
- e. Todos los documentos que contenga la Oferta se presentarán sin enmiendas, tachaduras ni condicionamientos de ningún tipo.

1.22. Rechazo de Oferta

- a. Con independencia de que el proceso pueda ser declarado desierto de conformidad con este Pliego, es atribución de la Comisión Técnica, rechazar la Oferta que se hubieren presentado, de conformidad con lo previsto en este acápite del Pliego;
- b. En cualquier momento del proceso, la Comisión Técnica, podrá rechazar la Oferta presentada por las siguientes causas:
 - I. Si se hubiera entregado la Oferta en lugar distinto al fijado o después de la fecha o la hora establecidas para este propósito, de conformidad a la invitación.
 - II. Si vencido el plazo otorgado por la Comisión Técnica, no se hubieren corregido los errores de forma o no se hubieren aportado las aclaraciones requeridas, o si las aclaraciones se las hubiere entregado en lugar distinto al fijado o después de la hora o fecha establecidas para este propósito.
 - III. Si se hubiere condicionado la Oferta o su contenido.
 - IV. Si se hubiere alterado los requerimientos, términos, condiciones, límites o, en general, las bases del procedimiento.
 - V. Si se presentaren documentos con tachaduras o enmiendas no salvadas.
 - VI. Si, de cualquier modo, la Comisión Técnica llegare a conocer, en cualquier momento del proceso, sobre la falsedad o adulteración de la información o documentación presentada en la Oferta.
 - VII. Por considerarse inconveniente para los intereses nacionales o institucionales la oferta presentada. La declaratoria de inconveniencia deberá estar sustentada en razones económicas, técnicas o jurídicas. La oportunidad de

dicha declaratoria se la podrá realizar hasta antes de la adjudicación del Contrato de Concesión.

- c. La Dirección General de Aviación Civil, no será de ningún modo responsable frente al Oferente o a terceros, por el ejercicio de su atribución para rechazar la Oferta en cualquier momento del proceso de delegación bajo la modalidad de concesión (invitación directa).

CAPÍTULO SEGUNDO: BASES TÉCNICAS

SECCIÓN VI: INFORMACIÓN GENERAL DE LAS BASES TÉCNICAS

2.1 Objeto

- a) El presente capítulo del Pliego regirá todos los aspectos técnicos y funcionales que deben ser considerados y empleados por el Oferente en la preparación de su Oferta;
- b) El Oferente, en razón de la presentación de su Oferta y en el evento de llegar a suscribir el correspondiente Contrato, quedará obligado, al cumplimiento estricto de los aspectos técnicos y funcionales contenidos en este capítulo y en los Anexos Técnicos del Pliego, elaborados por la DGAC, mismos que deberán ser considerados para la preparación y presentación de su Oferta, sin perjuicio de que es obligación del Concesionario, cumplir con las mejoras que lleguen a ser autorizadas de conformidad con el Pliego y el Contrato;
- c) El propósito específico de las bases técnicas, en el contexto de la preparación de la Oferta en el proceso, es:
 - I. Definir el alcance del proyecto “Financiamiento, Operación y Mantenimiento del Área de Operaciones y el sector de tierra del Aeropuerto de Manta, con excepción de las Áreas Relacionadas con el ATC”, por Concesión
 - II. Precisar el contenido del Proyecto Técnico de la Oferta que debe ser preparada por el Oferente.
 - III. Establecer los requerimientos mínimos del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Programa de Mantenimiento, Plan de Mantenimiento anual, del área de movimiento y área terminal.
 - IV. El proyecto técnico a ser presentado por el oferente, tendrá un alcance de estudios preliminares, el cual deberá considerar todas las fases (administración, actuaciones, operación y mantenimiento), así como la determinación de los recursos humanos y físicos (trabajadores, personal técnico-administrativo y servicios básicos) para la operación del aeródromo, mismo que le permitirá realizar una valoración preliminar de los costos asociados, para el desarrollo de su propuesta deberá considerar las siguientes aspectos técnicos:

- A. En el ámbito de infraestructura aeroportuaria con lo siguiente:
- i. Mantenimiento de limpieza de áreas verdes en el área de movimiento, edificaciones, instalaciones, equipos y sistemas (área delimitada de concesión)
 - ii. Implementación y reposición de equipos y sistemas conforme su estado y vida útil.
 - iii. Mantenimiento de las áreas pavimentadas, drenajes, ayudas visuales (señales, letreros y luces).
 - iv. Mantenimiento de los sistemas eléctricos y electrógenos (energía primaria y secundaria) para las instalaciones del aeródromo y de navegación aérea.
 - v. Mantenimiento de los sistemas eléctricos de las instalaciones de Torre de Control, áreas operativas, bloque técnico y todas las áreas que representan el objeto de contrato de concesión.
 - vi. Mantenimiento de los servicios de salvamento y extinción de incendios (instalaciones y equipos).
 - vii. Manejo y control de fauna.
 - viii. Manejo ambiental en el aeródromo.
 - ix. Desarrollo de la segunda planta del edificio terminal, sujeto al crecimiento de la demanda.
 - x. Mantenimiento del runway, taxiway y plataformas, de conformidad al uso y el desgaste.
 - xi. Desarrollo del terminal de carga de acuerdo a la demanda.
 - xii. Recepción, Transporte y Abastecimiento de combustible.
 - xiii. Cronograma valorado de eventos.

NOTA:

- El oferente debe presentar los Estudios Técnicos a nivel de estudios preliminares con la presentación de la oferta; y, una vez suscrito el contrato, máximo en nueve (9) meses presentará los Estudios Técnicos Definitivos.

- B. En el ámbito de Seguridad de la Aviación – AVSEC, se cuente con personal debidamente capacitado en número suficiente, personal debidamente certificado de acuerdo a la normativa, equipos de seguridad para inspección de pasajeros, equipaje de mano y facturado, detectores de trazas de explosivos, detectores de metales tipo p \acute{o} rtico y manuales, protecci \acute{o} n del per \acute{i} metro del aeropuerto, mantenimiento preventivo y correctivo de equipos de seguridad que garanticen el correcto funcionamiento para detectar objetos prohibidos, circuito cerrado de televisi \acute{o} n, entre otros.
- C. Brindar el soporte a organismos del Estado, facilitando \acute{a} reas para personal de la Polic \acute{i} a Nacional Antinarc \acute{o} ticos, polic \acute{i} a judicial, inteligencia, control de armas, lavado de activos, unidad de apoyo al aeropuerto para control de \acute{a} reas p \acute{u} blicas, caniles para perros detectores de drogas, y dem \acute{a} s que sean requeridas.
- V. Provisi \acute{o} n, mantenimiento y operaci \acute{o} n de energ \acute{i} a el \acute{e} ctrica comercial, energ \acute{i} a emergente (grupos electr \acute{o} genos) y energ \acute{i} a regulada (UPS u otro equipo de respaldo energ \acute{e} tico), para uso de las ayudas para la navegaci \acute{o} n (Radio Ayudas y Ayudas Luminosas), oficinas de los Servicios de Navegaci \acute{o} n A \acute{e} rea y Torre de Control del Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro” de Manta.
- VI. El concesionario deber \acute{a} responsabilizarse de mantener, administrar, renovar o modificar los sistemas de ayudas luminosas visuales instaladas tanto en el per \acute{i} metro interno como en el externo del aeropuerto (luces de obst \acute{a} culos, faro de aer \acute{o} dromo, luces de aproximaci \acute{o} n, sistemas indicadores de pendiente de aproximaci \acute{o} n (PAPI), luces de pista, luces de umbral y fin de pista, luces de calle de rodaje, mangas de viento iluminadas, letreros, luces de plataforma) y otras que a futuro sean consideradas para mejorar la seguridad de las operaciones a \acute{e} reas, especialmente en condiciones de baja visibilidad y/o nocturnas.

2.2 Informaci \acute{o} n y contextualizaci \acute{o} n del proyecto

- a) Informe de Evaluaci \acute{o} n T \acute{e} cnica (Anexo Nro. 4) del “Financiamiento, Operaci \acute{o} n y Mantenimiento del \acute{A} rea de Operaciones y el sector de tierra del Aeropuerto de Manta, con excepci \acute{o} n de las \acute{A} reas Relacionadas con el ATC”, por concesi \acute{o} n; el mismo que considera el alcance que se pretende obtener en la ejecuci \acute{o} n del proyecto;
- b) Informaci \acute{o} n t \acute{e} cnica disponible por la entidad delegante; y,
- c) La informaci \acute{o} n y documentaci \acute{o} n entregadas por la DGAC pueden ser empleadas por el Oferente bajo su absoluto riesgo. La DGAC, no asume, por el hecho de poner a disposici \acute{o} n esta informaci \acute{o} n y documentaci \acute{o} n ninguna responsabilidad por su

completitud y exactitud, cuya aplicación es de exclusiva responsabilidad del Oferente para garantizar la correcta ejecución de las obras del proyecto.

2.3 Premisas técnicas para la oferta

Para la preparación de la Propuesta Técnica de la Oferta, la empresa invitada deberá atender como mínimo los requerimientos y el alcance de los Anexos Nro. 4 y 5.

La empresa invitada, para la elaboración de su oferta técnica, deberá considerar los siguientes periodos:

i. Período de Organización - Estudios Técnicos Definitivos

Dentro del Período de Organización, está contemplada la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Programa de Mantenimiento, Plan de Mantenimiento anual, del área de movimiento y área terminal, los mismos que iniciarán con la firma del Contrato y que deben ser recibidos con un Acta de Conformidad de la DGAC.

Para la elaboración de los estudios se deberá considerar los siguientes aspectos:

a. Aspectos generales

- I. Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Estudios Técnicos Definitivos en el plazo establecido en el documento denominado "Cronograma valorado" del proyecto; este plazo, en ningún caso, ha de superar los doscientos setenta (270) días, a partir de la suscripción del Contrato.
- II. Se entenderá como Estudios Técnicos Definitivos al conjunto de estudios y documentos, tales como, Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Plan de Mantenimiento a corto, mediano y largo plazo, tanto del área de movimiento como del área terminal, entre otros, a través de los cuales se define y especifica inequívocamente, todas las características físicas, espaciales y técnicas, que conforman la infraestructura física, instalaciones y equipamiento, suficientes y necesarios para la correcta ejecución y control del proyecto, como se establece en este Pliego.
- III. Los Estudios Técnicos Definitivos corresponderán al desarrollo, al nivel de detalle del estudio preliminar de la Oferta presentada por el Adjudicatario, y no constituyen un limitante para que el Concesionario amplíe o profundice cualquier estudio necesario para la correcta ejecución y control de las Obras del Proyecto.
- IV. Cumplir con los compromisos adquiridos para: Certificación del Aeropuerto, Obtención de la licencia ambiental y asumir la responsabilidad que se desprende de la misma, Control de fauna del aeropuerto en cumplimiento a las

regulaciones DGAC y autoridad ambiental, elaboración de documentos habilitantes en temas de seguridad de la aviación y certificación del personal de seguridad.

La Sociedad Concesionaria como parte del proceso de recepción del aeródromo, deberá definir la Línea Base Ambiental como parte de un estudio de impacto ambiental, para lo cual la DGAC se compromete a entregar la información existente en materia ambiental a la Sociedad Concesionaria.

- b. Estándares para la preparación de los Estudios Técnicos Definitivos:
 - I. El desarrollo de los Estudios Técnicos Definitivos se ajustará a las normas del Régimen Jurídico Aplicable y a las normas y requerimientos técnicos de conformidad a las Bases Técnicas establecidas en este Pliego.
 - II. La DGAC podrá, durante el desarrollo de los Estudios Técnicos Definitivos, solicitar al Concesionario que precise, aclare y/o enmiende, con el objetivo de que se cumplan las condiciones de suficiencia que permitan definir adecuadamente el alcance del Proyecto. Para este efecto, el Concesionario desarrollará y ejecutará a su entero cargo y costo los estudios que sean necesarios.
- c. Alcance general y documentos de los Estudios Técnicos Definitivos:
 - I. El Concesionario deberá realizar, a su entero riesgo y costo, la totalidad de los estudios y preparar todos los documentos que sean necesarios para la ejecución y control del Proyecto, de conformidad con los requerimientos que constan en el Pliego y sus Anexos Técnicos.
 - II. Es riesgo del Concesionario la veracidad y completitud de la documentación de los Estudios Técnicos Definitivos. Por tanto, asume a su entero cargo, costo y responsabilidad la definición e implementación de las medidas correctivas que sean necesarias para subsanar dichos errores, durante la vigencia del contrato.
 - III. No se consideran errores o deficiencias en los Estudios Técnicos Definitivos, los defectos que resulten de un evento de Fuerza Mayor.
 - IV. Las tareas que deba efectuar el Concesionario en función de las observaciones realizadas por la Fiscalización o la Supervisión, en virtud de los incumplimientos relacionados al alcance de los Estudios Técnicos Definitivos, no implican, en ningún caso, la existencia de alguna Orden de Variación. Por el contrario, deberán entenderse como parte de la ejecución ordinaria de las obligaciones del Contrato, aunque ello signifique que el Concesionario defina y ejecute inversiones mayores a las ofertadas o modificaciones a ellas, con la

finalidad de ajustarse a los requisitos y requerimientos previstos en este Pliego.

- V. El Concesionario presentará al Administrador del Contrato las soluciones que estime adecuadas para la correcta ejecución del proyecto, que permitan corregir los defectos detectados, derivado de los Estudios Técnicos Definitivos, siempre en función de la mejora del Proyecto, para la ejecución de las soluciones deberá contar con la autorización del Administrador del Contrato previa recomendación de la Fiscalización o Supervisión.
- d. Como parte de los Estudios Técnicos Definitivos, se deberá presentar toda la documentación asociada a la obtención de los permisos y autorizaciones administrativas que se requiera para el inicio de la ejecución del proyecto, tales como:
 - 1. Estudios de Impacto Ambiental.
 - 2. Plan Maestro de desarrollo Aeroportuario.
 - 3. Cualquier otro estudio a criterio del Concesionario para la adecuada ejecución del proyecto.
- e. Presentación de los Estudios Técnicos Definitivos
 - I. Para el trámite de la conformidad técnica de los estudios, el Concesionario deberá entregar al Administrador del Contrato, dos ejemplares físicos y en medio magnético los Estudios Técnicos Definitivos.
 - II. La conformidad técnica de los componentes del estudio definitivo podrá hacerse de manera parcial con la finalidad de optimizar tiempos e iniciar el proceso de operación, siempre y cuando estos se encuentren con todas las aprobaciones y permisos necesarios.
 - III. El Concesionario podrá realizar la entrega del Proyecto Técnico Definitivo clasificándolo por componentes.
 - IV. Con la conformidad técnica de los Estudios Técnicos Definitivos, el Concesionario deberá hacer entrega de una animación 3D del Plan Maestro del Aeropuerto.

ii. Periodo de Operación y Mantenimiento

El proyecto contempla la adecuación de la segunda planta de la terminal de pasajeros, sujeto al incremento de la demanda en cada una de las etapas de construcción del aeropuerto, la segunda etapa deberá ser ejecutada cuando, de conformidad con los



estudios y análisis previos correspondientes, se verifique que los niveles de servicio han disminuido por debajo del nivel de servicio "C", que establece la IATA en su Manual ADRM, durante los periodos de mayor ocupación de la Terminal. , Cuando el Concesionario de ser el caso requiera realizar la ampliación del terminal de pasajeros o para nuevas obras civiles, deberá presentar un proyecto que contenga la información suficiente para ejecutar la obra, estos documentos están compuestos de presupuesto referencial, planos de construcción, cronogramas de obras y memorias técnicas respectivas.

El proyecto prevé el mantenimiento durante el plazo de la concesión, mismo que se realizará con base al plan de mantenimiento propuesto por el Concesionario validado por la entidad delegante, en función de los Estudios Técnicos Definitivos; deberá cumplir con los indicadores de calidad establecidos, con la finalidad de ofrecer adecuados niveles de servicios a los usuarios.

Con la ejecución del proyecto, el Concesionario deberá alcanzar los estándares de acuerdo con los Estudios Técnicos Definitivos, y según los requerimientos y el procedimiento previsto en este Pliego.

El Concesionario ejecutará, adicionalmente, todos los trabajos complementarios y accesorios que sean necesarios para el funcionamiento óptimo de cada uno de los periodos del Proyecto.

Para la ejecución de la Oferta Técnica se tendrá que considerar el alcance definido en el Informe de Evaluación Técnica descrito en el Anexo Nro. 4 y más documentación técnica del proceso.

No obstante, el Concesionario de acuerdo a su experticia podrá proponer una alternativa diferente con base en sus estudios, considerando los requerimientos técnicos de la DGAC, cuyo plazo de ejecución no podrá sobrepasar el previsto en el proyecto de la entidad delegante, para el cómputo del plazo previsto en este párrafo se considerará la fecha de emisión del Acta de Conformidad emitida por la DGAC.

En el cronograma de ejecución del proyecto, el Concesionario deberá especificar las fechas de inicio y conclusión de cada una de los periodos del Proyecto, fechas que, en cualquier caso, constituirán uno de los referentes de cumplimiento de las obligaciones del Concesionario.

El Concesionario deberá proporcionar un Plan de mantenimiento a corto, mediano y largo plazo, tanto del área de movimiento como del área terminal, de conformidad con las bases previstas en esta Sección y las instrucciones contenidas en el Anexo Nro. 4, "Informe de Evaluación Técnica" y Anexo Nro. 5 Indicadores de Calidad.

a) Aspectos generales del Mantenimiento de la Infraestructura:

- I. El objetivo principal del Mantenimiento es conservar en excelentes condiciones funcionales y operativas cumpliendo durante el Plazo Ordinario de vigencia del Contrato. El Concesionario deberá cumplir en todo momento los términos de su Plan de Mantenimiento que haya sido incorporado en los Estudios Técnicos Definitivos.
- II. El Concesionario podrá solicitar la revisión del Plan de Mantenimiento, siempre que el resultado de dicha variación mejore las condiciones funcionales, sin afectar al resultado del proyecto.
- III. El Concesionario deberá establecer en su Plan de Mantenimiento aquellas actividades que garanticen la operación continua y fiable del proyecto para suministrar el servicio previsto en este Pliego y sus Anexos.
- IV. Sin perjuicio del contenido del Plan de Mantenimiento, el Concesionario, de modo general, estará obligado a:
 - A. Conservar en buen estado físico, funcional y operacional, incluso desde el punto de vista estético, de los Bienes muebles e inmuebles, maquinaria y equipamiento, así como velar por las condiciones de higiene adecuadas, seguridad, salud ocupacional, medio ambiente y relaciones comunitarias.
 - B. Reparar o reemplazar, a su cargo, cualquier bien mueble, equipo o instalación dañada o deteriorada, que forme parte del alcance del contrato de concesión, por iniciativa propia o cuando lo señale la Dirección General de Aviación Civil.
 - C. Reponer oportunamente cada vez que sea necesario el mobiliario y equipamiento que forme parte del alcance del contrato de concesión, cuya vida útil ha expirado.
- V. Es obligación del Concesionario, asegurar que las condiciones funcionales y operacionales de los bienes, maquinaria, y su equipamiento sean funcionales y operativas durante todo el Plazo de Vigencia del Contrato de Concesión y del título habilitante de Concesión, incluido el período de Reversión de los Bienes Afectos al proyecto.
- VI. Constituye Obligación del Concesionario, realizar un inventario permanente y completo de los Bienes Afectos al proyecto hasta la fecha de Reversión al Estado; de modo que se incluya en el referido inventario los bienes muebles y equipos reemplazados, en cumplimiento de una o más de sus obligaciones de Mantenimiento.

- VII. EL Concesionario diseñará y actualizará un plan de mantenimiento preventivo, que lo ejecutará, incluyendo todas aquellas reposiciones de equipamiento y mobiliario que sean necesarias, de forma tal que se mantengan durante toda la vigencia del Contrato las condiciones funcionales y operativas de la infraestructura, instalaciones y equipamiento.
- VIII. De igual forma, el Concesionario ejecutará en cada ocasión que se requiera, o los Manuales de Mantenimiento lo especifiquen, las acciones de mantenimiento correctivo que sean necesarias para dar respuesta a los requerimientos de mantenimiento derivados de la constatación de una carencia o falla en las condiciones funcionales o físicas de la infraestructura, instalaciones y/o equipamiento de los Bienes Afectos del Aeropuerto de Manta.
- IX. Para realizar las actividades de mantenimiento, el Concesionario, en su momento contará con el personal suficiente y debidamente capacitado y con las instalaciones, talleres y bodegas en las cuales se dispongan de los accesorios necesarios para cumplir con el Plan de Mantenimiento.
- X. Las actividades de mantenimiento preventivo deberán realizarse de manera cotidiana dentro de la planificación periódica para este efecto.

b) Aspectos Generales del Mantenimiento de los Sistemas para la Navegación Aérea:

- I. El Concesionario deberá responsabilizarse de la provisión, mantenimiento y costos de energía eléctrica comercial, energía emergente (grupos electrógenos) y energía regulada (UPS u otro equipo de respaldo energético), para uso de las ayudas para la navegación (Radio Ayudas y Ayudas Luminosas), oficinas de los Servicios de Navegación Aérea y Torre de Control del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro" de Manta.
- II. El Concesionario deberá responsabilizarse de la provisión, mantenimiento y costos relativos al grupo electrógeno (sistema de energía eléctrica secundaria) y equipos ininterrumpidos de energía (UPS u otros que cumplan funciones similares) para uso de las ayudas para la navegación, oficinas de los Servicios de Navegación Aérea, Torre de Control del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro" de Manta.
- III. El Concesionario deberá responsabilizarse de mantener, administrar, renovar o modificar los sistemas de ayudas luminosas visuales instaladas tanto en el perímetro interno como en el externo del aeropuerto (luces de obstáculos, faro de aeródromo, luces de aproximación, sistemas indicadores de pendiente de aproximación (PAPI), luces de pista, luces de umbral y fin de pista, luces de

calle de rodaje, mangas de viento iluminadas, letreros, luces de plataforma) y otras que a futuro sean consideradas para mejorar la seguridad de las operaciones aéreas, especialmente en condiciones de baja visibilidad y/o nocturnas, debidamente aprobadas por la DGAC.

IV. Le corresponde al Concesionario adoptar todas las medidas necesarias para no afectar el normal flujo de tráfico aéreo.

iii. Período de liquidación y reversión

- a) Entre el primer día del sexto mes previo a la fecha de vencimiento del Plazo Ordinario (y, en su caso, sus ampliaciones) y la fecha de vencimiento del Plazo Ordinario (y, en su caso, sus ampliaciones); o,
- b) Entre la fecha en que se hubiere cursado una Notificación de Terminación y el último día del sexto mes contado desde la fecha de la referida Notificación de Terminación.
- c) En este período se suscribirá el acta de terminación del contrato de concesión que incluirá el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales (liquidación técnica y económica) por parte de la Sociedad Concesionaria, y la reversión de todos los bienes afectos al servicio público que deberán ser revertidos y transferidos obligatoriamente al Estado Ecuatoriano sin costo ni excepción alguna, conforme lo que se establezca en el Contrato de Concesión y por medio de un Acta de Reversión.

CAPÍTULO TERCERO: BASES ECONÓMICAS

SECCIÓN VII: INFORMACIÓN GENERAL DE LAS BASES

3.1 Objeto

- a) La presente Sección del Pliego regirá los aspectos económicos que deben ser considerados y empleados por el Oferente;
- b) El presupuesto contenido en este Pliego es el resultado de las inversiones “Capex y Opex” que constan en los informes de evaluación de viabilidad técnica económica – financiera del proyecto, por lo que la Oferta Económica presentada por el Oferente deberá ser presentada en base a dicho presupuesto; sin embargo, de haber variaciones estas deberán ser revisadas y de ser el caso aprobadas por la Entidad Delegante en la etapa correspondiente.
- c) El Oferente deberá considerar que, para la ejecución de este proyecto, no existirán desembolsos por parte del Estado, es decir no existirán contribuciones, aportes estatales,

Pagos por Disponibilidad (PPD), Pagos por Uso (PPU) o copagos, durante el plazo total de la Concesión; por ende, el financiamiento correrá por cuenta única del Concesionario.

- d) El Oferente deberá presentar una propuesta económica donde se consideren los ingresos que recibirá la Entidad Delegante por concepto de Fee de concesión (Contraprestación para la entidad delegante)
- e) El Oferente deberá considerar en su oferta las tarifas de tasas aeroportuarias y de tasas por derechos que pagan los pasajeros, estipuladas en el informe económico, considerando plan de incentivos para atracción de aerolíneas.

Actualmente en el aeropuerto internacional “Eloy Alfaro” de la ciudad de Manta, se cobran las siguientes tarifas por concepto de tasas a los pasajeros, según Resolución CNAC No. 010/2014, diferenciándose por el tipo de servicio nacional o internacional, así:

Tabla 1 Premisas para cálculo de ingresos

TIPO DE SERVICIO	A JULIO DE 2020 (En dólares norteamericanos)		
SERVICIO INTERNACIONAL	TASA SALIDA INTERNACIONAL Y SERVICIOS AUXILIARES (TUTI)	TASA DE SEGURIDAD INTERNACIONAL (WT)	ACCIDENTE FUEGO Y RESCATE (CFR)
Aeropuerto de 1a. Categoría MANTA	19,50	3,00	1,50
SERVICIO NACIONAL	TASA SALIDA NACIONAL Y SERVICIOS AUXILIARES (TUT)	TASA DE SEGURIDAD NACIONAL (WT)	ACCIDENTE FUEGO Y RESCATE (CFR)
Aeropuerto de 1a. Categoría MANTA	8,00	2,00	1,50

Fuente: Resolución CNAC No. 010/2014

De igual forma está vigente la Resolución CNAC No.066/2010, donde se determina el cobro de las tasas aeroportuarias en función del peso máximo de despegue de las aeronaves, por rangos y por tipo de operación nacional e internacional, como se detalla a continuación:

Tabla 2 Detalle de clasificación de aeronaves en base a su peso MTOW

DERECHOS DE ATERRIZAJE

MTOW (En toneladas métricas)	OPERACIÓN INTERNACIONAL	OPERACION NACIONAL
	(En USD. por cada TM. y fracción)	(En USD. por cada TM. y fracción)
	CATEGORIA DE AEROPUERTO	CATEGORIA DE AEROPUERTO
	1a.	1a.
De 0 hasta 5.7	5.40	----
Más de 5.7 hasta 25	5.40	0.78
Más de 25 hasta 50	5.40	0.78
Más de 50 hasta 100	5.63	0.82
Más de 100 hasta 150	5.87	0.87
Más de 150	6.10	0.92

Tabla 3 Tarifas de tasas aeroportuarias por aterrizaje, iluminación y estacionamiento**DERECHOS POR ILUMINACION DE PISTA**

MTOW (En toneladas métricas)	OPERACIÓN INTERNACIONAL	OPERACION NACIONAL
	(En USD. por cada TM. y fracción)	(En USD. por cada TM. y fracción)
	CATEGORIA DE AEROPUERTO	CATEGORIA DE AEROPUERTO
	1a.	1a.
De 0 hasta 5.7	1.62	-----
Más de 5.7 hasta 25	1.62	0.32
Más de 25 hasta 50	1.62	0.32
Más de 50 hasta 100	1.69	0.34
Más de 100 hasta 150	1.77	0.35
Más de 150	1.83	0.37

DERECHOS POR ESTACIONAMIENTO

MTOW (En toneladas métricas)	OPERACIÓN INTERNACIONAL	OPERACION NACIONAL
	(En USD. por cada TM. y fracción)	(En USD. por cada TM. y fracción)
	CATEGORIA DE AEROPUERTO	CATEGORIA DE AEROPUERTO
	1a.	1a.
De 0 hasta 5.7	0.81	-----
Más de 5.7 hasta 25	0.81	0.16
Más de 25 hasta 50	0.81	0.16
Más de 50 hasta 100	0.85	0.17
Más de 100 hasta 150	0.88	0.18
Más de 150	0.92	0.18

Fuente: Resolución CNAC No.066/2010

- f) La empresa invitada deberá considerar el cronograma de inversiones y plazos para la ejecución del CAPEX y OPEX que consta en el Informe de Evaluación Económico - Financiero.(Anexo Nro. 6)
- g) La empresa invitada, en razón de la presentación de su Oferta y en el evento de llegar a suscribir el correspondiente Contrato de Concesión, quedará obligado, al cumplimiento estricto de los aspectos económicos contenidos en este capítulo y en los Anexos Económicos, sin perjuicio de las mejoras propuestas en su Oferta y en la fase de negociación;
- h) La empresa invitada para la elaboración de su oferta debe considerar:
1. Las características que se encuentran establecidas en el Anexo Nro. 4 de este pliego (Informe de Evaluación Técnica).
 2. De ejecutar la ampliación del segundo piso del terminal de pasajeros, conforme las obras sean recibidas por la DGAC, el oferente deberá considerar en su oferta el

mantenimiento de dichas obras, una vez finalizadas las mismas. (Ver Anexo Nro. 6 “Informe de Evaluación Económico – Financiero del Proyecto”).

- i) Los propósitos específicos de las bases económicas son:
1. Establecer las obligaciones y derechos esenciales de la empresa invitada vinculados con los aspectos económicos y financieros del Proyecto
 2. Precisar el contenido del Modelo Económico – Financiero que presente la empresa invitada, que al menos contendrá la siguiente información:
 - A. De manera detallada y para todo el Plazo Ordinario del Contrato:

Tabla 4 Detalle contenido del Modelo Económico - Financiero

DETALLE
<ol style="list-style-type: none"> 1. INGRESOS 2. INVERSIONES PROYECTADAS (CAPEX y OPEX) 3. ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS 4. FLUJO DE CAJA (Evaluación pura e inversionista)

- B. Para la elaboración del Modelo Económico-Financiero se deberá emplear la tasa de descuento propuesta por la Entidad Delegante, que consta en el Informe Económico - Financiero. El Modelo Económico-Financiero del Adjudicatario, luego de las variaciones que resulten de la Negociación, se agregará al Contrato como parte integrante.

3.2 Reglas generales

3.2.1 Ingresos del Concesionario

- a) El Concesionario obtendrá ingresos derivados de:
 - i. El recaudo de las tasas y/o tarifas aeroportuarias que pagan las compañías aéreas y de tasas por derechos que pagan los pasajeros, de conformidad con los términos y condiciones previstas en el Pliego y en el Contrato de este proceso de Delegación Directa.
 - ii. El recaudo proveniente de la explotación de los Servicios Facultativos serán los no aeronáuticos, que hayan sido autorizados por la Entidad Delegante.
- b. Los ingresos del Proyecto serán considerados de titularidad del Oferente.
- c. Los ingresos obtenidos del proyecto a consecuencia de este tipo de operaciones no podrán ser aplicados a fines distintos a lo establecido en este Pliego y el Contrato, la Utilidad Neta del proyecto le corresponderá por derecho a la Sociedad Concesionaria.



3.2.2 Ingresos por recaudo de las Tasas y/o Tarifas

- a) El recaudo de tasas y/o tarifas será realizado por el Concesionario, directamente a los usuarios del aeropuerto, de conformidad con los requisitos, requerimientos, términos, condiciones, limitaciones y más bases previstas en este pliego y en el contrato.
- b) El recaudo de las tasas y/o tarifas se realizará en el aeropuerto y en los boletos aéreos;
- c) El Concesionario iniciará el cobro de las tasas y/o tarifas una vez terminado el período de organización al inicio de la operación.
- d) Le corresponde al Concesionario adoptar todas las medidas necesarias para no afectar el normal flujo de tráfico aéreo;
- e) Las tasas y/o tarifas serán aprobadas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, para el efecto se deberá dar cumplimiento al artículo 4 de la Codificación de la Ley de Aviación Civil, que en su literal h) contempla como competencia del Consejo Nacional de Aviación Civil, aprobar, a pedido de la Dirección General de Aviación Civil, *"la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil"*;

3.2.3 Ingresos por Servicios Facultativos

- a) El Concesionario podrá organizar y proveer Servicios Facultativos, empleando para estos propósitos los Bienes de la concesión, siempre que hubieran sido autorizados por la Entidad Delegante y deberán estar incluidos en el modelo económico financiero durante todo el tiempo de la Delegación.
- b) Los ingresos derivados de los Servicios Facultativos serán considerados de titularidad del Concesionario.
- c) Los ingresos facultativos obtenidos del proyecto a consecuencia de este tipo de operaciones no podrán ser aplicados a fines distintos a lo establecido en este Pliego y el Contrato, la Utilidad Neta del proyecto le corresponderá por derecho a la Sociedad Concesionaria.

3.2.4 Retribución total y egresos

- a) El Concesionario tiene derecho a hacer suyos el total de los ingresos que se deriven del recaudo de las tasas y/o tarifas y aquellos que, eventualmente perciba por la explotación de los Servicios Facultativos según los términos, declaraciones, seguridades, condiciones y limitaciones contenidas en este pliego y los demás Documentos Habilitantes;

- b) Durante la vigencia de la concesión, los únicos ingresos del Concesionario serán los enunciados del literal precedente, con los cuales cubrirá los costos asociados al Proyecto, entre ellos:
- I. La inversión en la etapa de explotación;
 - II. Los costos de Operación;
 - III. Los costos del Mantenimiento;
 - IV. Los costos de Fiscalización y supervisión;
 - V. Tributos (impuestos, tasas y contribuciones);
 - VI. La Rentabilidad;
 - VII. Cualquier otro costo asociado con la ejecución del Proyecto y el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato.

La Oferta deberá obligatoriamente determinar todos los costos en la estructura del Modelo Económico – Financiero.

3.2.5 Contratación

Con la finalidad de contribuir con el desarrollo socio económico y fomentar el empleo local, el Concesionario tendrá que contratar durante la vigencia del contrato bajo su riesgo y responsabilidad, a personas naturales o jurídicas domiciliadas en el área de influencia del proyecto, en un porcentaje no menor al 50% de las contrataciones que realice.

3.3 Impuestos, Tasas y Contribuciones

- a) La actividad desarrollada por el Concesionario estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador, los tributos actuales y los que en el futuro se establecieren sobre la misma, sean de carácter nacional o local, cualquiera que fuere el órgano recaudador del tributo, así como las exoneraciones, exenciones, beneficios fiscales o regímenes fiscales de excepción que, en su caso, fueren aplicables;
- b) En lo referente a los tributos aplicables, en su caso, sobre bienes infraestructuras o activos, estos estarán a cargo de la parte que ostente el derecho de explotación durante el plazo de vigencia de la concesión;
- c) En caso de determinarse la aplicación de nuevos tributos que recaigan en forma directa sobre el Concesionario y que generen Variaciones Relevantes, este tendrá derecho a requerir a la Entidad Delegante la compensación, en los términos establecidos en la cláusula correspondiente para este fin; y,

- d) Cualquier tributo, retención o gravamen que afecte a los pagos del Concesionario, será a cargo del mismo.

3.4 Equilibrio Económico – Financiero del Contrato

Para dar seguimiento al equilibrio Económico – Financiero se realizarán revisiones y actualizaciones del modelo Económico – Financiero del Proyecto con base a una evaluación periódica del flujo de caja del proyecto puro y del flujo de caja del inversionista, esto, con el objetivo de mantener la rentabilidad esperada del inversionista (TIR). La evaluación se realizará de manera anual a partir de la firma del contrato.

Para determinar el equilibrio económico financiero del Proyecto se aplicará la siguiente fórmula:

$$-TIRc + TIRr = - (\text{menos}) + (\text{más}) \%$$

TIRc = Tasa Interna de Retorno contractual

TIRr = Tasa Interna de Retorno real

Interpretación:

% - (menos) = APLICA MECANISMOS DE COMPENSACIÓN; únicamente en el caso de activación de riesgos que competen a la Entidad Delegante.

% + (más) = CONTRAPRESTACIÓN PARA LA ENTIDAD DELEGANTE, resultado de las ganancias extraordinarias del proyecto una vez que el inversionista haya obtenido su rentabilidad esperada (TIRc).

3.4.1 Supuestos para Compensación

- a) En la elaboración de su Modelo Económico–Financiero, la empresa invitada considerará y aprovisionará los recursos necesarios para atender los incrementos ordinarios y extraordinarios en sus costos y gastos para el cumplimiento de las obligaciones y riesgos por él asumidos, por lo que, ninguna variación en los costos y gastos previstos en el Modelo Económico – Financiero modifican el equilibrio Económico – Financiero del Contrato.
- b) En la elaboración de su Modelo Económico – Financiero, la empresa invitada considerará y determinará el total de ingresos que requiere para obtener su rentabilidad y cubrir todos los egresos necesarios para la ejecución del Proyecto, según los términos, declaraciones, seguridades, condiciones y limitaciones contenidas en el Pliego y los demás Documentos del proceso de delegación.

- c) De conformidad con las declaraciones efectuadas en los literales precedentes, las partes acuerdan que únicamente caben compensaciones a cargo de la Entidad Delegante, cuando se susciten aspectos detallados en el cuadro de Distribución de Riesgos, cuando se suscite un desequilibrio Económico – Financiero del proyecto.

3.4.2 Mecanismos de compensación

- a) Para los aspectos previstos en el cuadro de distribución de riesgos se aplicará de forma indistinta cualquiera de los siguientes mecanismos de compensación o una combinación de los mismos:
 - i. Modificación de los valores de las tasas establecidas en el contrato;
 - ii. Ampliación del plazo ordinario de vigencia de la concesión según el Contrato; y,
 - iii. Reprogramación diferida de la inversión o disminución de la misma, siempre y cuando no altere o perjudique los niveles de servicio al usuario.
 - iv. O la combinación de los anteriores.
- b) La elección del mecanismo de compensación le corresponderá a la Entidad Delegante, en caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo específico, siempre de buena fe y en función de la continuidad en la ejecución del Proyecto.

3.5 De los Excedentes del Proyecto

Cada año a partir del segundo año de la Concesión, el Concesionario calculará la Utilidad Neta del Proyecto percibidos desde el 01 de enero (o la fecha de inicio efectiva de la Concesión) al 31 de diciembre del año anterior inmediato (en adelante, “Utilidad Real del Proyecto” o URP).

El Concesionario comparará la Utilidad Real del Proyecto con la Utilidad proyectada para el mismo año en el Plan Económico - Financiero Definitivo (en adelante, “Utilidad Proyectada”).

En el evento de que el Proyecto genere excedentes en la Utilidad, éstos serán depositados en una cuenta o subcuenta que se denominará “Excedentes del Proyecto”, que para el efecto será abierta por el Fideicomiso. Los excedentes calculados bajo la tabla a continuación serán transferidos a la Entidad Delegante en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días posteriores al cierre del ejercicio fiscal.

Los excedentes del proyecto que le correspondan al concesionario tendrán que ser reinvertidos en los componentes de máximo desarrollo considerados en la Sección 1 numeral 1.5.3.3. de este Contrato, de conformidad a la priorización realizada por la Entidad Delegante.

La participación de los excedentes en favor de la Entidad Delegante se calculará y pagará en base a la diferencia positiva entre la Utilidad Real del Proyecto y la Utilidad Proyectada de cada año, siempre que el Proyecto no sea deficitario, según la siguiente tabla:

Tabla 5 Excedentes del proyecto

La participación de los Excedentes del Proyecto se realizará una vez que alcancen los siguientes rangos (sobre la Utilidad Neta Real del Proyecto):	
>100% A< 110%	10% Entidad Delegante – 90% Sociedad Concesionaria
≥ 110% ≤ 140%	30% Entidad Delegante - 70% Sociedad Concesionaria
>140%	50% Entidad Delegante - 50% Sociedad Concesionaria

* La participación de excedentes no se sumará entre los diferentes rangos, correspondiendo únicamente la participación del porcentaje de cada rango.

3.6 Fideicomiso

- a) De conformidad con las bases de este Pliego y los términos y condiciones del Contrato, para la recaudación de los Ingresos del Proyecto y su distribución, se constituirá un fideicomiso, con una entidad administradora de fondos y fideicomisos autorizada para operar en el Ecuador;
- b) Para el financiamiento del Proyecto, es necesario que el Concesionario celebre un Contrato de Fideicomiso, en virtud del cual, constituya un patrimonio autónomo de Administración, Pago y Garantía, separado e independiente, denominado Fondo General del Proyecto, acogiendo los estándares internacionales para esta clase de proyectos de concesión, cuyo Fiduciario se encargará de cumplir con todas las estipulaciones conforme las instrucciones especiales impartidas en el Contrato de Fideicomiso;
- c) Las Partes convienen que todos y cualesquiera de los honorarios u otros montos que periódicamente cobre el Fiduciario por sus servicios bajo el Contrato de Fideicomiso, así como cualquier otro costo o gasto vinculado con el Contrato de Fideicomiso, serán costos y gastos a cargo de los propios Ingresos que genera el proyecto;
- d) El objeto del Contrato de Fideicomiso deberá incluir por lo menos las siguientes instrucciones:
 - I. Recaudar todos los ingresos que genera el Proyecto de Concesión los mismos que serán registrados en el Fondo General del Proyecto;
 - II. Registrar los egresos que se generen en el Proyecto de Concesión;

- III. Efectuar, con cargo a las Cuentas y Subcuentas, según corresponda, los pagos que ordene el Concesionario como Constituyente;
 - IV. Efectuar, con cargo a las Cuentas y Subcuentas, según corresponda, los pagos que ordene el Concesionario como Constituyente;
 - V. Servir como fuente de pago a los Financistas, de las obligaciones contraídas por el Concesionario;
 - VI. Abrir las Cuentas bancarias, con el fin de que la Fiduciaria pueda administrar los Recursos depositados para el desarrollo del objeto del Contrato;
 - VII. Destinar los excedentes de las Subcuentas del Fondo General del Proyecto de acuerdo con las disposiciones particulares que se indiquen para cada una de ellas en el Contrato de concesión para el Proyecto;
 - VIII. Administrar los Recursos provenientes de los pagos o reembolsos que efectúe la Entidad Delegante en favor del Concesionario, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de concesión;
- e) Los honorarios y costos que se generen de la administración del fideicomiso serán cubiertos por los ingresos que genera el proyecto.
- f) De conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso, el Concesionario contribuirá al Fondo General del Proyecto en una cuenta segregada, denominada la "Subcuenta de Fiscalización y/o Supervisión":
- I. Los recursos necesarios para pagar las prestaciones económicas a las que tengan derecho el Fiscalizador y/o supervisor.
 - II. Los recursos necesarios para pagar las prestaciones económicas a las que tenga derecho el Fiduciario.
- g) Durante la vigencia de la concesión, el Fondo General del Proyecto deberá contar con los recursos necesarios para pagar las prestaciones relacionadas con la Fiscalización y/o Supervisión por al menos un período de ciento ochenta (180) días.
- h) En el correspondiente Contrato de Fideicomiso, la Entidad Delegante establecerá las condiciones para la administración de los recursos depositados en el Fondo General del Proyecto. No podrán efectuarse instrucciones que otorguen facultades al Constituyente que no se encuentren explícitamente determinadas en el Contrato.
- i) Las Partes convienen que los recursos depositados en el Fondo General del Proyecto, no serán invertidos o utilizados de ninguna manera que no sea aquella específicamente establecida en este Contrato y en el contrato de fideicomiso.



- j) El Concesionario y el Fiduciario prepararán el proyecto de Contrato de Fideicomiso y lo pondrán a consideración del Administrador del Contrato, quien efectuará las observaciones que estime necesarias en el marco de este Contrato y el Régimen Jurídico Aplicable. Las observaciones efectuadas por el Administrador del Contrato serán recogidas obligatoriamente por el Fiduciario.

SECCIÓN VIII: EGRESO DEL CONCESIONARIO

3.7 Inversiones del proyecto

- a) La empresa invitada deberá presentar en su Modelo Económico – Financiero una proyección de las inversiones a realizarse durante todo el periodo de vigencia del Contrato para atender sus obligaciones contractuales;
- b) Las Inversiones del Proyecto incluyen la operación, mantenimiento, implementación y o, equipamiento, y, todos los componentes necesarios para poner en funcionamiento el proyecto;
- c) Para la preparación del Modelo Económico – Financiero del Proyecto, la empresa invitada tendrá a su disposición como información los criterios económicos – financieros que constan en el Anexo Nro. 6 “Informe de Evaluación económica financiera del Proyecto”.

3.8 Inversiones por iniciativa del Concesionario

- a) El Concesionario, podrá realizar inversiones en infraestructuras, instalaciones y equipamientos adicionales a las inversiones necesarias, en cualquier momento de vigencia del Contrato;
- b) En caso de requerirse nuevas inversiones necesarias, serán aprobadas y autorizadas por la Entidad Delegante, lo cual no podría dar derecho el Concesionario a solicitar el restablecimiento del equilibrio Económico – Financiero del Contrato por lo que no serán objeto de compensaciones.
- c) Las nuevas inversiones que se efectúen por iniciativa del Concesionario serán íntegramente de su cargo y cuenta, incluidos los costos directos e indirectos;
- d) En lo que respecta a la planificación de las nuevas inversiones, referidas en los literales que anteceden, en el Modelo Económico – Financiero, el Concesionario, en su momento, deberá presentar la respectiva planificación económica financiera, ante el Administrador del Contrato, quien aprobará bajo las condiciones establecidas en este acápite:
 - I. Identificar los elementos a los que corresponden las nuevas inversiones;
 - II. Describir técnicamente esos elementos;

- III. Justificar técnica y económicamente su necesidad;
- IV. Presentar la forma de financiamiento y amortización; y,
- V. Declarar que pasarán a ser de titularidad del Estado a la finalización del Plazo de vigencia del Contrato.

3.9 Nuevas inversiones: Órdenes de Variación

- a) Por razones de interés público, la Entidad Delegante podrá requerir la ejecución o provisión de obras, equipos distintos e implementaciones distintas a las establecidas en el contrato de concesión mediante Órdenes de Variación;
- b) En caso de que resulte necesaria la realización de nuevas inversiones con el objeto de mantener los niveles de servicio, llevar los mismos a estándares internacionalmente competitivos con aeropuertos comparables y/o dar cumplimiento a normas técnicas que llegaran a existir, el Concesionario pondrá a consideración, análisis y aprobación en la Entidad Delegante la realización de dichas inversiones, proporcionando todos los respaldos que justifiquen y, particularmente, el presupuesto detallado y debidamente sustentado de las mismas.
- c) La modificación dispuesta mediante Órdenes de Variación, estará sujeta en su caso, al equilibrio Económico – Financiero del Contrato según las condiciones establecidas en este Pliego;
- d) Para proceder con las nuevas inversiones con esta base, se deberá suscribir un Acta de Variación entre la Entidad Delegante y el Concesionario, previo informe de Fiscalización y/o Supervisión en el que se determine técnica y motivadamente que las Órdenes de Variación, no forman parte del objeto contractual y deberá al menos contener:
 - I. El alcance de las obras, equipos e implementaciones modificados o requeridos;
 - II. La determinación del presupuesto estimado, en función de los costos unitarios institucionales de la Entidad Delegante a la fecha de emisión de la Orden de Variación; y,
 - III. El plazo y modo de pago de la Orden de Variación como mecanismo de compensación para mantener el equilibrio Económico – Financiero del Contrato.
- e) El Concesionario deberá pronunciarse en relación con el contenido de la Orden de Variación en el plazo de quince (15) días luego de recibir la notificación respectiva;
- f) En caso de que el Concesionario acepte la Orden de Variación o no se pronuncie en el plazo otorgado en la letra (d) precedente, quedará obligado a la ejecución de las obras, equipamiento o servicios requeridos de conformidad con la referida Orden de Variación;

- g) Las obras y servicios previstos en la Orden de Variación han de iniciar su ejecución en el plazo máximo de treinta (30) días, salvo que, por su envergadura, el Concesionario requiera a la Entidad Delegante cualquier modificación, acompañando a su petición un programa valorado de obras. La Entidad Delegante no podrá negar la autorización si se basa en criterios técnicos sustentados;
- h) Las objeciones oportunas del Concesionario en relación con la Orden de Variación y cualquier otra disputa que se suscite entre la Entidad Delegante y la Sociedad Concesionaria en estos casos serán resueltas de conformidad con los mecanismos de resolución de controversias previstos en el Contrato; y,
- i) En el caso de que la ejecución de la Orden de Variación sea indispensable para la continuación del Proyecto, la Entidad Delegante y el Concesionario no puedan arribar a un acuerdo, las obras se podrán contratar con un tercero, el equipamiento podrá ser adquirido por el Concesionario; y, posteriormente se incorporarán a la Delegación para su respectivo mantenimiento.
- j) Solo se podrá ordenar la modificación de las obras y equipos del proyecto, mediante Órdenes de Variación, hasta el quinto año anterior al vencimiento del Plazo Ordinario del contrato y en un monto que no supere el quince por ciento (15%) de las Inversiones del Proyecto.

3.10 Egresos de Diseño

Constituyen egresos del Proyecto Técnico Definitivo aquellos en que deba incurrir la Sociedad Concesionaria para atender las obligaciones vinculadas con el Diseño Definitivo, los cuales deberán estar debidamente contemplados y considerados en la Oferta y no podrán ejecutarse en un valor superior al 2% del monto de inversión.

3.11 Egresos de Operación y Mantenimiento

Constituyen egresos de Operación y Mantenimiento, aquellos en que deba incurrir el Concesionario, para operar y mantener el Proyecto de conformidad con las bases de este Pliego, las estipulaciones del Contrato y las obligaciones derivadas del Plan de Mantenimiento.

3.12 Egresos de Fiscalización y/o Supervisión

- a) Constituyen egresos de Fiscalización y/o Supervisión aquellos en que deba incurrir el Concesionario para poder cumplir con sus obligaciones relacionadas con la Fiscalización y, Supervisión en general, para permitir a la Entidad Delegante la evaluación permanente del cumplimiento del Contrato en el período de operación y mantenimiento, de conformidad con los requisitos, condiciones, limitaciones y términos de este Pliego, sus anexos y las estipulaciones del Contrato, y,

- b) Se deberá incluir en la Oferta, los costos de Supervisión y/o Fiscalización mencionados.

SECCIÓN IX: RÉGIMEN TRIBUTARIO

3.13 Régimen Tributario

- a) La actividad desarrollada por el Concesionario, estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador, por tanto, se someterá a los tributos actuales y los que en el futuro se establecieren respecto de esa actividad, sean de carácter nacional o local, cualquiera fuere el órgano recaudador, agente de recepción o agente de percepción del tributo.
- b) Los tributos aplicables, en su caso, bienes, infraestructuras o activos, estarán a cargo del Concesionario durante el plazo de vigencia del Contrato.
- c) En caso de determinarse la aplicación de nuevos tributos que recaigan en forma directa sobre el Concesionario, ésta tendrá derecho a requerir a la Entidad Delegante el equilibrio Económico – Financiero del Contrato, en los términos y condiciones que se establecen.
- d) Cualquier tributo, retención o gravamen que afecte a los pagos el Concesionario que se establecen en el Contrato, será de su exclusiva cuenta y riesgo.
- e) Es obligación del Concesionario contemplar en su Modelo Económico – Financiero cualquier otro costo y gasto asociado con la ejecución del Proyecto y el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato, según sus propias asunciones e hipótesis.

SECCION X DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS

- a) El Concesionario ejecutará el Contrato por su cuenta y riesgo, de acuerdo con su Propuesta Técnica, Modelo Económico – Financiero y Modelo de Operación y Mantenimiento;
- b) Para estos efectos, e incluso para aquellos de orden extracontractual, se entenderán incluidos dentro de los riesgos propios de la actividad del Concesionario todos aquellos que no sean atribuidos expresamente a la Entidad Delegante, así como los demás que no sean explícitamente excluidos de la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria según los términos, condiciones y límites previstos en el pliego;

A continuación, se detalla la siguiente Matriz de Riesgos:

Tabla 6 Matriz de Riesgos

No.	IDENTIFICACIÓN DE RIESGO	RESPONSABLE KAC	RESPONSABLE DGAC	COMPARTIDO	
				DGAC	KAC
1	Riesgo comercial por reducción del tráfico aéreo por decisiones de la Sociedad Concesionaria	•			
2	Prestación de nuevos servicios	•			
3	Riesgos por provisión de servicios de navegación aérea		•		
4	Riesgos de variación de precios de insumos	•			
5	Riesgo de infraestimación de costos de mantenimiento	•			

No.	IDENTIFICACIÓN DE RIESGO	RESPONSABLE KAC	RESPONSABLE DGAC	COMPARTIDO	
				DGAC	KAC
6	Expropiación de terrenos fuera del límite de la Concesión para nuevos servicios			De conformidad con el Decreto Ejecutivo No. 1045/2003, responsable de legalización MIDENA-FAE.	Defensa por demandas de expropiaciones.
7	Riesgos por cambios macroeconómicos o monetarios		•		
8	Riesgos en la obtención de licencias ambientales			Intermediario ante la autoridad ambiental para la obtención de la licencia ambiental de la etapa operativa del aeropuerto	Contratación del estudio de impacto ambiental (personal y equipo, laboratorios) Llevar el proceso de participación social previo a la obtención de la licencia ambiental Pago de las tasas ministeriales Implementación de plan de acción y plan de manejo ambiental posterior a la obtención de la licencia ambiental
9	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental	•			



No.	IDENTIFICACIÓN DE RIESGO	RESPONSABLE KAC	RESPONSABLE DGAC	COMPARTIDO	
				DGAC	KAC
10	Riesgos ligados a problemas ambientales preexistentes		•		
11	Riesgos ligados a la situación legal de los terrenos ocupados dentro del área de la Concesión		•		
12	Riesgos en la obtención de las autorizaciones pertinentes (operación)			Realizar el proceso de Certificación de aeropuerto Eloy Alfaro	Cumplir con las regulaciones técnicas para la certificación del aeropuerto
13	Riesgos por modificaciones en la legislación aeronáutica		•		
14	Riesgos por modificaciones en la legislación ambiental		•		
15	Riesgos por modificaciones en la legislación tributaria		•		
16	Riesgos por modificaciones en legislaciones que impacten el proyecto		•		

No.	IDENTIFICACIÓN DE RIESGO	RESPONSABLE KAC	RESPONSABLE DGAC	COMPARTIDO	
				DGAC	KAC
17	Riesgos por caso fortuito o fuerza mayor			Notificar por escrito el inicio de la Intervención, con el fin de mantener la operatividad del Aeropuerto Internacional "Eloy Alfaro" de Manta.	Obligación de facilitar su ejecución y asumir los costos que demandare la Intervención.
18	Riesgos de obtención de seguros	•			
19	Riesgos de Terminación Anticipada del Contrato			Notificada la terminación, contará con un plazo de noventa (90) días para subsanar el incumplimiento.	Si no se hubiere subsanado el incumplimiento, la Sociedad Concesionaria podrá demandar la terminación del Contrato, sin que por esta razón esté autorizada a paralizar la provisión de los servicios públicos a su cargo, salvo que la Autoridad Competente que conozca la demanda así lo determine.
20	Riesgos políticos		•		



No.	IDENTIFICACIÓN DE RIESGO	RESPONSABLE KAC	RESPONSABLE DGAC	COMPARTIDO	
				DGAC	KAC
21	Deficiencia en estudios técnicos a cargo de la compañía CRBC (constructora del aeropuerto)		•		
22	Demora en la construcción de la terminal a cargo de la compañía CRBC (constructora del aeropuerto)		•		
23	Sobrecostos de los trabajos de construcciones adicionales a cargo de KAC	•			
24	Riesgo de obtención de financiamiento para las actividades de operación o construcción de nueva infraestructura	•			
25	Riesgos por inversiones adicionales solicitadas por la DGAC		•		

