REPÚBLICA DEL PERÚ

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA – PRO INTEGRACIÓN

ProInversión
Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Perú
PROMOVEMOS INVERSION, LLEVAMOS PROGRESO

TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LAS BASES

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN AL SECTOR PRIVADO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO

Circulares Nº 1 a Nº 34

Julio - 2011

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. DEL CONCURSO 5
1.1 Objeto del Concurso 5
1.2 Definiciones 5
1.3 Marco Legal del Concurso y Antecedentes 12
1.4 Facultades del Comité y de PROINVERSIÓN 16
1.5 Contrato de Concesión 17
1.6 Cronograma del Concurso 17
1.7 Interpretación y referencias 17

2. AGENTES AUTORIZADOS Y REPRESENTANTE LEGAL 17
2.1. Agentes Autorizados 17
2.2. Representante Legal 19

3. CONSULTAS E INFORMACIÓN 20
3.1. Consultas Sobre las Bases y Sugerencias a los Proyectos de Contrato 20
3.2. Acceso a la Información- Sala de Datos 21
3.3. Reuniones de Verificación 22
3.4. Limitaciones de Responsabilidad 22

4. PRESENTACIÓN DE LOS SOBRES N° 1, N° 2 Y N° 3 23

5. REQUISITOS PARA LA PRECALIFICACIÓN: CONTENIDO DEL SOBRE N° 1 25
5.1 Requisitos Técnico – Operativo 25
5.2 Requisitos Legales 28
5.3 Requisitos Financieros 30
5.4 Mecanismo de Simplificación 31
5.5 Verificación de la Información Presentada ante el Comité 32

6. PRESENTACIÓN DEL SOBRE N° 1 Y RESULTADOS DE LA PRECALIFICACIÓN 32
6.1 Presentación del Sobre No. 1 32
6.2 Anuncio progresivo de los Postores Precalificados 33
6.3 Modificaciones en la Conformación de Consorcios 33

7. CONTENIDO DE SOBRES N° 2 Y N° 3 34
7.1 Contenido del Sobre N° 2 34
7.2 Contenido del Sobre N° 3: Propuesta Económica 36

8. ACTO DE RECEPCION DE SOBRES Nº 2 y Nº 3, APERTURA Y EVALUACIÓN DEL SOBRE Nº 2 .. 38
8.1 Acto de Recepción de los Sobres N° 2 y N° 3 y Apertura del Sobre N° 2 38
8.2 Evaluación del contenido del Sobre N° 2 39

9. APERTURA DEL SOBRE N° 3 Y ADJUDICACIÓN DE LA BUENA PRO 40
9.1 Acto de Apertura y Evaluación del Sobre N° 3 (Propuestas Económicas) 40
9.2 Proceso de Adjudicación 41

10. IMPUGNACIÓN 42
10.1 Procedimiento de Impugnación 42
10.2 Garantía de Impugnación 43

9. SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DEL CONCURSO 43

10. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE OPERACIÓN Y CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN 43

11. PROCEDIMIENTO DE CIERRE 44
13.1 Fecha de Cierre 44
13.2 Actos de Cierre 44
13.5 Ejecución de la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de Propuesta 46

12. DISPOSICIONES FINALES 47
14.1 Leyes Aplicables 47
14.2 Destino y utilización de los recursos que se generen para el Estado 47
14.3 Conformidad de la Contraloría General de la República 47

ANEXO N° 1 48

ANEXO N° 2 22

ANEXO N° 3 24
REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: Capacidad de gestión y operación aeroportuaria 24

ANEXO N° 3 25

Capacidad de Gestión y Operación Aeroportuaria **24**

ANEXO N° 3 ..... **25**
REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DEL INVERSIONISTA ESTRATÉGICO 25

ANEXO N° 3 ..... **26**
REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: Capacidad de construcción de infraestructura 26

ANEXO N° 4 ..... **30**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE PERSONA JURÍDICA CONSTITUIDA 30

ANEXO N° 4 ..... **31**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: COMPROMISO SOLIDARIO PARA PRECALIFICACIÓN 31

ANEXO N° 4 ..... **32**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE COMPOSICIÓN SOCIETARIA 32

ANEXO N° 4 ..... **34**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE VINCULACIÓN CON QUIEN PAGÓ EL DERECHO DE PARTICIPACIÓN 34

ANEXO N° 4 ..... **35**
DECLARACIÓN JURADA DE NO TENER IMPEDIMENTO 35
PARA CONTRATAR CON EL ESTADO 35

ANEXO N° 4 ..... **36**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE ABSTENCIÓN PARA INVOCAR PRIVILEGIOS, INMUNIDAD DIPLOMATICA 36

ANEXO N° 4 ..... **37**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO EXISTIR INCOMPATIBILIDAD 37

ANEXO N° 4 ..... **38**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO ESTAR VINCULADO CON OTRO POSTOR 38

ANEXO N° 4 ..... **39**
REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO ESTAR VINCULADO CON OTRO POSTOR 39
REQUISITOS FINANCIEROS DE PRECALIFICACIÓN: MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN FINANCIERA 40

ANEXO N° 5 ..... **42**
MECANISMO DE SIMPLIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADO DE VIGENCIA DE LA DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PARA PRECALIFICACIÓN 42

ANEXO N° 5 ..... **43**
MECANISMO DE SIMPLIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE VIGENCIA DE INFORMACIÓN 43

ANEXO N° 5 ..... **44**
CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE VIGENCIA DE INFORMACIÓN 44

ANEXO N° 5 ..... **45**
CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURÍDICA 45

ANEXO N° 5 ..... **46**
CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURÍDICA 46

(Aplicable para Postor como Consorcio) **46**

ANEXO N° 5 ..... **48**
CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE ACEPTACIÓN DE LAS BASES Y CONTRATO 48

ANEXO N° 6 ..... **49**
Apéndice N° 1 49
BANCOS INTERNACIONALES DE PRIMERA CATEGORIA Y RELACIÓN 49
DE ENTIDADES FINANCIERAS INTERNACIONALES AUTORIZADAS 49
PARA EMITIR LAS GARANTIAS ESTABLECIDAS EN LAS BASES 49

ANEXO N° 6 ..... **50**
Apéndice N° 2 50
BANCOS LOCALES AUTORIZADOS PARA EMITIR 50
LAS GARANTIAS ESTABLECIDAS EN LAS BASES 50

ANEXO N° 7 ..... **51**
MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA ECONÓMICA 51

ANEXO N° 8 ..... **57**

Apéndice N° 1 ..... **57**
SALA DE DATOS: GUÍA DE USUARIOS DE LA SALA DE DATOS 57

ANEXO N° 8 ..... **59**
SALA DE DATOS: FORMULARIO DE IDENTIFICACION DE LAS PERSONAS AUTORIZADAS 61
PARA HACER USO DE LA SALA DE DATOS 61
SALA DE DATOS: FORMULARIO DE SOLICITUD DE SERVICIOS MÚLTIPLES 63
SALA DE DATOS: FORMULARIO DE SOLICITUD DE VISITAS 64
SALA DE DATOS: FORMULARIO DE CONSULTA TÉCNICA 65

ANEXO N° 9 ..... **66**
MODELO DE CARTA FIANZA DE VALIDEZ, VIGENCIA Y 66
SERIEDAD DE LA PROPUESTA 66

ANEXO N° 9 ..... **68**
MODELO DE CARTA FIANZA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN 68

ANEXO N° 9 ..... **70**
MODELO DE CARTA FIANZA BANCARIA 70
DE IMPUGNACIÓN DE LA BUENA PRO 70

BASES DEL CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES DEL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO

1. DEL CONCURSO

1.1 Objeto del Concurso

El Estado de la República del Perú, a través de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), ha convocado al Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), el cual será de competencia del Gobierno Nacional.

El objeto del presente Concurso es seleccionar a la persona jurídica o consorcio, conformado por personas jurídicas que, constituido en el Concesionario, se encargará del diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento y explotación del AICC durante el plazo de la concesión y en los términos y condiciones que establezcan las bases del concurso y el respectivo contrato de concesión.

El Concurso se desarrollará de acuerdo con lo establecido en las presentes Bases.

Los objetivos de las Bases son los siguientes:

- Lograr un procedimiento transparente, simple, objetivo y en condiciones de igualdad para todos los participantes del referido Concurso.
- Lograr la concurrencia de la mayor cantidad de Postores con experiencia en la prestación de los servicios a ser exigidos.
- Lograr la concurrencia de la mayor cantidad de inversionistas en capacidad de financiar la infraestructura y equipamiento requeridos para prestar los servicios.
- Definir las líneas básicas sobre la base de las cuales el Postor podrá elaborar las propuestas exigidas.

1.2 Definiciones

Las expresiones que a continuación se indican tendrán los significados siguientes:

1.2.1 Acuerdo de Confidencialidad: Es el acuerdo que los Postores deberán firmar antes de hacer uso de la Sala de Datos, a través de sus Agentes Autorizados o el Representante Legal. El texto del Acuerdo de Confidencialidad figura en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 8[1].

[1] Definición modificada mediante Circular N° 6.

1.2.2 Adjudicación de la Buena Pro: Es la declaración que efectuará el Comité, determinando al Postor Calificado que ha presentado la Mejor Oferta en los términos y condiciones establecidas en las Bases, resultando ser el ganador del Concurso.

1.2.3 Adjudicatario: Es el Postor Calificado favorecido con la Adjudicación de la Buena Pro del Concurso.

1.2.4 Aeropuerto: Área definida de tierra, que incluyen todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinadas a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, así como a atender a los pasajeros y procesar los equipajes y carga de las aeronaves.

1.2.5 Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN): Es el organismo a que se refiere la Ley N° 28660 y el Decreto Supremo N° 042-2009-EF, encargado entre otras funciones, de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y servicios públicos.

1.2.6 Agentes Autorizados: Son las personas naturales designadas como tales por el Postor, de acuerdo al Numeral 2.1 de las Bases.

1.2.7 AICC: Es el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco que será entregado en concesión al sector privado.

1.2.8 Autoridad Gubernamental: Es el funcionario, órgano o institución nacional, regional, departamental, provincial o municipal que conforme a ley ejerza poderes ejecutivos, legislativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las personas o materias en cuestión.

1.2.9 Bancos Internacionales de Primera Categoría: Son las entidades que se encuentran definidos en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 6 de las Bases, autorizados a emitir cartas fianzas para efectos del presente Concurso.

1.2.10 Bancos Locales: Son los Bancos que se encuentran definidos en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 6 de las Bases, autorizados a emitir cartas fianzas para efectos del presente Concurso.

1.2.11 Bases: Es el presente documento, incluidos sus Anexos, Apéndices, y las Circulares que expida el Comité, fijando los términos bajo los cuales se desarrollará el Concurso.

1.2.12 Circulares: Son todas las directivas emitidas por escrito por el Comité, sean de aspectos específicos o generales, con el fin de complementar, precisar, aclarar, interpretar o modificar el contenido de las Bases, de otra Circular, o para absolver consultas formuladas por quienes estén autorizados para ello conforme a lo establecido en las Bases. Las Circulares formarán parte integrante de las Bases. En caso de discrepancia o incompatibilidad entre su contenido y el de las Bases publicadas el día de la convocatoria, prevalecerá aquel de la respectiva Circular.

1.2.13 Comité: Es el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN, constituido mediante Resolución Suprema Nº 036-2009-EF, cuyos miembros permanentes fueron designados mediante Resolución Suprema Nº 047-2009-EF y Resolución Suprema N° 046-2010-EF.

1.2.14 Comité de Evaluación del Sobre N° 1: Es el designado por el Comité para efectos de evaluar la documentación contenida en el Sobre N° 1, de acuerdo a lo dispuesto en las Bases.[2]

1.2.15 Comité de Evaluación del Sobre N° 2: Es el designado por el Comité para efectos de evaluar la documentación contenida en el Sobre N° 2, de acuerdo a lo dispuesto en las Bases.[3]

1.2.16 Concedente: Es el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

1.2.17 Concesión: Es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el Concedente y el Concesionario a partir de la Fecha de Cierre, mediante la cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el aprovechamiento económico y Explotación del AICC, durante el plazo de vigencia de la misma.

1.2.18 Concesionario o Sociedad Concesionaria: Es la persona jurídica, constituida por el Adjudicatario, que celebra el Contrato de Concesión con el Concedente.

1.2.19 Concurso: Es el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del nuevo AICC.

1.2.20 Consorcio: Es la agrupación de dos o más personas jurídicas, que carece de personalidad jurídica y que ha sido conformada con la finalidad de participar como Postor en el presente Concurso. El Consorcio deberá incluir necesariamente, como integrante del mismo, al Inversionista Estratégico.

1.2.21 Contrato de Construcción: Es el contrato que será celebrado entre el CONCESIONARIO y el Constructor para que éste último se haga cargo, por cuenta del CONCESIONARIO, del diseño y la ejecución de las Obras. La celebración del Contrato de Construcción no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO[4].

1.2.22 Contrato de Operación: Es el contrato celebrado entre el CONCESIONARIO y el Operador Aeroportuario para que éste último, por cuenta del CONCESIONARIO, se haga cargo de operación de la Concesión. La celebración del Contrato de Operación no limitará las responsabilidades del CONCESIONARIO[5].

1.2.23 Constructor: Es la persona jurídica, o un Consorcio de éstas, que cumple con los requisitos establecidos en el Literal b) del Numeral 5.1.1 de las Bases y que directamente o a través de una empresa vinculada ejecutará las Obras.[6]

1.2.24 Contrato de Concesión o Contrato: Es el contrato por medio del cual se entrega en concesión el diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento y Explotación del AICC; y que contiene el conjunto de documentación jurídica, técnica y financiera que regirá las relaciones entre el Concesionario y el Concedente durante la Vigencia de la Concesión.

[2] Definición incorporada mediante Circular N° 06.
[3] Definición incorporada mediante Circular N° 06.
[4] Definición incorporada mediante Circular N° 14.
[5] Definición incorporada mediante Circular N° 14.
[6] Definición incorporada mediante Circular N° 06.

1.2.25 Control Efectivo: Una persona natural o jurídica ostenta o está sujeta al Control Efectivo de otra persona natural o jurídica en los casos previstos en la Resolución CONASEV Nº 090-2005-EF-94.10, modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que la sustituya.

1.2.26 CORPAC: Es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., una empresa del sector transportes, íntegramente de propiedad del Estado de la República del Perú, organizada como Sociedad Anónima y que se rige por su Ley de creación, la Ley General de Sociedades y Estatuto Social. CORPAC se encuentra actualmente encargada de operar, equipar y conservar los aeropuertos comerciales; y de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación y de radiocomunicaciones aeronáuticas. Asimismo, está encargada de establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobrevuelo.

1.2.27 Cronograma: Es la secuencia temporal de actividades que se desarrollarán en el presente Concurso y que se indican en Anexo N° 2.

1.2.28 DBFOT: Es la modalidad mediante la cual se entregará en Concesión el AICC para el diseño, construcción, financiamiento y operación, mantenimiento y Explotación, debiendo transferir al Estado los bienes de la Concesión al término de la misma; DBFOT es el acrónimo en inglés de *Design, Build, Finance, Operate and Transfer.*

1.2.29 Declaración Jurada: Manifestación escrita, presentada por el Postor y suscrita por su Representante Legal, en la que declara o asume un compromiso que se presume cierto para efecto del presente Concurso.

1.2.30 Defecto o Error No Sustantivo: Se refiere a cualquier equivocación en la que pudiera haber incurrido el Postor o Postor Precalificado en la presentación de los documentos de los Sobres N° 1 y N° 2 o su contenido, determinado por el Comité o por el Comité de Evaluación, cuya subsanación no implica un cambio en el sentido, condiciones o contenido de la propuesta o documentación presentada.[7]

1.2.31 Derecho de Participación: Monto equivalente a US$ 2,500.00 (DOS MIL QUINIENTOS Y 00/100 DÓLARES AMERICANOS) que deberá ser abonado a favor de PROINVERSIÓN por parte del interesado que desee registrarse como Postor y que le otorga el derecho de presentarse como tal al Concurso.

1.2.32 Días: Son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable en la ciudad de Lima. También se entiende como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental.

1.2.33 Días Calendario: Son los días hábiles, no hábiles y feriados declarados no laborables.

1.2.34 Dólar o Dólar Americano o US$: Es la moneda o el signo monetario de curso legal en los Estados Unidos de Norte América y la moneda utilizada para todo efecto en este Concurso.

[7] Definición modificada mediante Circular N° 6.

1.2.35 Empresa Afiliada: Una empresa será considerada afiliada a otra empresa cuando el Control Efectivo de tales empresas se encuentre en manos de una misma Empresa Matriz.

1.2.36 Empresa Matriz: Es aquella empresa que posee el Control Efectivo de una o varias empresas. También está considerada en esta definición aquella empresa que posee el Control Efectivo de una Empresa Matriz, y así sucesivamente.

1.2.37 Empresa Subsidiaria: Es aquella empresa cuyo Control Efectivo es ejercido por la Empresa Matriz.

1.2.38 Empresa Vinculada: Son todas aquellas empresas relacionadas con el Postor, de acuerdo a la definición contenida en las normas vigentes de CONASEV. En este sentido, empresas vinculadas son aquellas que tienen una relación tal que conlleva un comportamiento vinculado, bien porque: i) forman parte del mismo grupo económico, ii) porque una persona jurídica tiene, directa o indirectamente, una participación en el capital social de otra que le permite tener presencia en su directorio, iii) una misma garantía respalda obligaciones de ambas, iv) más del 50% de las obligaciones de una empresa están garantizadas por la otra o v) cuando más del 50% de las obligaciones de una persona jurídica son acreencias de la otra. Una Empresa Vinculada es también cualquier Empresa Afiliada o Empresa Subsidiaria o Empresa Matriz.

1.2.39 Etapa de Ejecución de Obras: Es el periodo en el cual el Concesionario debe realizar los trabajos de ejecución de Obras, adquisición e implementación de equipamiento, cumpliendo con los requerimientos establecidos en el Contrato de Concesión.[8]

1.2.40 Explotación: Comprende la operación de las instalaciones aeroportuarias, la prestación de los servicios aeroportuarios, la utilización de los bienes de la Concesión para el desarrollo de actividades y servicios comerciales y demás análogos vinculadas a una adecuada utilización de la infraestructura, entre otros, así como el derecho de cobrar de terceros las tarifas y cargos de acceso y otros precios; en los términos establecidos en el Contrato de Concesión.[9]

1.2.41 Factor de Competencia: Es la variable que define al ganador del Concurso conforme a lo dispuesto en las presentes Bases y será definida mediante Circular.[10]

1.2.42 Fecha de Cierre: Es el día, lugar y hora en que se llevarán a cabo los actos establecidos en el Numeral 13.2 de las Bases. Será definido mediante Circular.[11]

1.2.43 Garantía de la Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta: Es la fianza bancaria obtenida por el Postor, a favor de PROINVERSIÓN, para garantizar la validez, vigencia y seriedad de su Propuesta Económica y su Propuesta Técnica.

1.2.44 Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Es la fianza bancaria obtenida por el Concesionario, a favor del Concedente, para garantizar el cumplimiento del Contrato de Concesión.

[8] Definición incorporada mediante Circular N° 14.
[9] Definición modificada mediante Circular N° 06.
[10] Definición modificada mediante Circular N° 06.
[11] Definición modificada mediante Circulares N° 06 y N° 25.

1.2.45 Gastos por Actos Preparatorios del Proceso: Son los gastos en los que ha incurrido el Estado de la República del Perú para la contratación de estudios, asesorías y otros, necesarios para la ejecución del proceso de promoción de la inversión privada del AICC. El monto total de dichos gastos será comunicado mediante Circular.[12]

1.2.46 IATA: Es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo; IATA es el acrónimo en inglés de *International Air Transport Association.*

1.2.47 IGV: Es el acrónimo de Impuesto General a las Ventas.

1.2.48 Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG): Es la garantía otorgada por el CONCEDENTE a efectos de asegurar al CONCESIONARIO un nivel mínimo anual de ingresos regulados totales, conforme se indica en el Contrato de Concesión. El Ingreso Mínimo Anual garantizado corresponde a un componente de la Propuesta Económica a ser presentado por el Postor Precalificado en su Sobre Nº 3.[13]

1.2.49 Integrantes del Consorcio: Son las personas jurídicas que forman parte del Consorcio.

1.2.50 Inversionista Estratégico: Será el Postor o Integrante(s) del Consorcio, que cumpla(n) con los requisitos previstos en el Numeral 5.1.1 de las Bases, y que será(n) el (los) accionista(s) del Concesionario titular de la Participación Mínima prevista en el Numeral 1.2.55 de estas Bases.[14]

1.2.51 Leyes Aplicables: Son las normas que se indican en el Numeral 1.3 de estas Bases.

1.2.52 Mejor Oferta: Es el puntaje más alto obtenido que se deriva de la Propuesta Económica presentada por el Postor Calificado y que lo hace adjudicatario de la Buena Pro.[15]

1.2.53 MTC: Es el acrónimo de Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.2.54 Obras*:* Son el resultado de las inversiones en infraestructura y equipamiento que el CONCESIONARIO realice sobre los bienes de la Concesión.[16]

1.2.55 Operador Aeroportuario: Es una empresa especializada en la administración gestión, operación, y mantenimiento de Aeropuertos que se encuentra dedicada a la Explotación de uno o más Aeropuertos, ya sea como propietario, contratista o concesionario.

1.2.56 Participación Mínima: Es la participación en el capital social suscrito y pagado del Concesionario, que corresponde al Inversionista Estratégico según lo establecido en el Numeral 5.1.4 de las Bases. Esta Participación Mínima necesariamente tendrá derecho a voto.[17]

[12] Definición modificada mediante Circular Nº 06.
[13] Definición incorporada mediante Circular Nº 29.
[14] Definición modificada mediante Circulares Nº 06 y Nº 25
[15] Definición modificada mediante Circular Nº 06.
[16] Definición modificada mediante Circular Nº 06.
[17] Definición modificada mediante Circular Nº 06.

1.2.57 Postor: Es una persona jurídica nacional o extranjera o un Consorcio integrado por personas jurídicas nacionales o extranjeras que ha pagado el Derecho de Participación en el Concurso y se presenta al mismo.

1.2.58 Postor Calificado: Es el Postor Precalificado cuya Propuesta Técnica, debidamente presentada a través del Sobre N° 2, ha sido aprobada por el Comité.

1.2.59 Postor Precalificado: Es el Postor cuya documentación, debidamente presentada a través del Sobre N° 1, ha cumplido con los requisitos de precalificación previstos en las Bases, habiendo sido aceptado y declarado expresamente por el Comité, y está apto para presentar sus Sobres N° 2 y N° 3.

1.2.60 Propuesta Económica: Es el documento que deberá presentar el Postor en el Sobre N° 3, conforme al Numeral 7.2, empleando el modelo que se establecerá mediante Circular en el Anexo N° 7 de las Bases.[18]

1.2.61 Propuesta Técnica: Es el documento que deberá presentar el Postor en el Sobre N° 2, según lo indicado en el Literal d) del Numeral 7.1, cumpliendo con el contenido descrito en el Anexo N° 1 de estas Bases.

1.2.62 Proyecto de Negocio: Es el documento contenido en la Propuesta Técnica del Postor Precalificado donde deberá incluir su enfoque del negocio, su estrategia de desarrollo comercial, su plan y cronograma de inversiones, el cual deberá estar conforme a lo señalado en el Apéndice 2 del Anexo N° 1.[19]

1.2.63 Proyecto Técnico: Es el documento contenido en la Propuesta Técnica del Postor Precalificado referido al diseño, construcción, equipamiento y aspectos ambientales del AICC y sus respectivas ampliaciones, el cual deberá estar conforme a lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo N° 1 y cumplir con los requisitos señalados en el Apéndice 3 del Anexo N° 1, los cuales serán comunicados mediante Circular, pudiendo tomar como referencia la información contenida en la Sala de Datos de PROINVERSIÓN.[20]

1.2.64 Proyecto de Contrato: Es el modelo de Contrato no definitivo que será entregado a los Postores a fin de recibir sus sugerencias. Ninguno de los términos y/o criterios contenidos en el mismo vincularán en alguna medida a PROINVERSIÓN, al Comité y/o al Concedente.

1.2.65 Representante Legal: Son las personas naturales designadas por el Postor, de conformidad con el Numeral 2.2 de las Bases y a quienes se les otorgará las facultades previstas en dicho numeral.

1.2.66 Residentes en Cusco: Son aquellos ciudadanos cuyo documento de identidad se indica como domicilio permanente a la ciudad del Cusco.[21]

1.2.67 Sala de Datos: Es el área determinada en las oficinas de PROINVERSIÓN ubicadas en Av. Paseo de la República N° 3361, Piso 7, San Isidro, Lima 27, Lima, Perú, que contendrá información relacionada con el proyecto y podrá ser visitada por los

[18] Definición modificada mediante Circular N° 06.
[19] Definición modificada mediante Circular N° 06.
[20] Definición modificada mediante Circular N° 06.
[21] Definición incorporada mediante Circular N° 33.

Postores que hayan pagado el Derecho de Participación en el Concurso, según los términos indicados en las Bases.[22]

1.2.68 Servicios No Aeroportuarios: Son los servicios adicionales que brindará el Concesionario que no forman parte de los servicios normales y habituales de Aeropuerto.[23]

1.2.69 Sobre (s): Hace referencia de manera individual o de manera conjunta a los Sobres Nº 1, N° 2 y N° 3.

1.2.70 Sobre N° 1: Es el Sobre que contiene los documentos indicados en el Numeral 5, a ser presentado por el Postor.

1.2.71 Sobre N° 2: Es el Sobre que contiene los documentos indicados en el Numeral 7.1, a ser presentado por el Postor Precalificado.

1.2.72 Sobre N° 3: Es el Sobre que contiene la Propuesta Económica a ser presentada por un Postor Precalificado, conforme a lo establecido en el Numeral 7.2

1.2.73 TUUA: Corresponde a la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto cobrada a los pasajeros por embarcar y desembarcar en el Aeropuerto. A su vez el TUUA corresponde a un componente de la Propuesta Económica a ser presentado por el Postor Precalificado en su Sobres Nº 3.[24]

1.2.74 Vigencia de la Concesión: Es el plazo de cuarenta (40) años, por el cual se otorga la Concesión, contados a partir de la Fecha de Cierre. Este período podrá ser prorrogado o resuelto anticipadamente de acuerdo a los términos y condiciones previstos en el Contrato. En ningún caso el período de Concesión podrá ser superior a sesenta (60) años.[25]

Toda referencia efectuada en este documento a "numeral", "Anexo" y "Apéndice", se deberá entender efectuada a los numerales, Anexos, y Apéndices de estas Bases respectivamente, salvo indicación expresa en sentido distinto.

Los vocablos que arriba se definen significan lo mismo si se usan en plural.

Todas las referencias horarias se deberán entender efectuadas a la hora local del Perú (GMT – 5:00 horas).

Los términos que figuren en mayúsculas en las presentes Bases y que no se encuentren expresamente definidos en éstas, tendrán el significado que les atribuya las Leyes Aplicables, o el significado que se le dé a los mismos en el uso de las actividades propias del desarrollo del proyecto o, en su defecto, a términos que sean corrientemente utilizados en mayúsculas.

1.3 Marco Legal del Concurso y Antecedentes

[22] Definición modificada mediante Circulares N° 06 y N° 14.
[23] Definición incorporada mediante Circular N° 33.
[24] Definición incorporada mediante Circular N° 29.
[25] Definición modificada mediante Circular N° 20.

1.3.1 Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996 se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, creándose, como organismo a su cargo, la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI). Dicha Ley establece en forma expresa que la modalidad específica bajo la cual se promueve la inversión privada en el ámbito de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos es la "concesión". A tal efecto se establece el procedimiento y los mecanismos para el otorgamiento de concesiones, así como el régimen aplicable a las mismas.

1.3.2 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996 se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

1.3.3 Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996 se promulgó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

1.3.4 Mediante Resolución Suprema N° 458-97-PCM de fecha 12 de setiembre de 1997, publicada el 15 de setiembre del mismo año, se estableció la entrega en concesión de los Aeropuertos de la República del Perú, bajo los mecanismos del TUO y su Reglamento, designándose para el efecto al Comité Especial.

1.3.5 Mediante Ley Nº 27111 de fecha 11 de mayo de 1999, se transfirió a la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.[26]

1.3.6 Mediante Ley N° 27528, publicada el 11 de octubre de 2001, se creó el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, a cargo de la COPRI.[27]

1.3.7 De acuerdo a lo señalado en la misma norma se declaró de necesidad y utilidad pública y de la más alta prioridad para el Estado, el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, en la provincia de Urubamba del departamento del Cusco.

1.3.8 El Artículo 4° de la citada ley autorizó a la COPRI la entrega en concesión al sector privado para la construcción, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, con los mecanismos y procedimientos establecidos.[28]

1.3.9 Por el Decreto Supremo Nº 027-2002-PCM de fecha 24 de abril de 2002, se dispuso la absorción de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y de la Gerencia de la Comisión Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERÚ, por la Dirección Ejecutiva FOPRI, pasando a denominarse esta entidad Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.[29]

1.3.10 Mediante Ley N° 28660 publicada el 25 de diciembre de 2005, se determinó la naturaleza jurídica de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada -

[26] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[27] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[28] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[29] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

PROINVERSIÓN como un Organismo Público Descentralizado adscrito al sector Economía y Finanzas, con personería jurídica, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera, constituyendo un pliego presupuestal.

1.3.11 Mediante Decreto Supremo Nº 039-2006-EF, publicado el 04 de abril de 2006, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN.

1.3.12 Mediante Decreto Supremo N° 019-2007-MTC, publicado el 08 de junio de 2007, se establecieron los criterios de clasificación de la infraestructura aeroportuaria del país y la jerarquización de aeródromos de propiedad pública.[30]

1.3.13 Mediante Decreto Legislativo N° 1012, publicado el 13 de mayo de 2008, se aprobó la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada. En el mismo año, mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF, se aprobó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012.

1.3.14 El 18 de diciembre de 2008 se publicó el Decreto de Urgencia N° 047-2008 por el cual se declaró de necesidad nacional y de ejecución prioritaria por parte de PROINVERSIÓN los procesos de promoción de la inversión privada vinculados con la concesión de varios proyectos, dictándose para tal efecto disposiciones extraordinarias para facilitar su consecución.

1.3.15 Con fecha 19 de febrero de 2009 se publicó el Decreto Supremo N° 042-2009-EF por el cual se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN, designándose mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF a los miembros permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSIÓN, entre ellos el Comité Especial de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACIÓN (en adelante el Comité o Comité de PROINVERSIÓN).

1.3.16 El 29 de diciembre de 2009 se publicó el Decreto de Urgencia N° 121-2009 mediante el cual se declara de necesidad nacional y de ejecución prioritaria en el año 2010, por parte de PROINVERSIÓN, la promoción de la inversión privada de varios proyectos de inversión, asociaciones público privadas y concesiones. Asimismo, la referida norma extendió los alcances del Decreto de Urgencia 047-2008 hasta el 31 de diciembre de 2010.

1.3.17 Mediante Oficio N° 125-2010-MTC/01 de fecha 02 de febrero de 2010 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó a PROINVERSIÓN se inicie la convocatoria para la entrega en concesión de la construcción y operación del AICC.

1.3.18 Con fecha 10 de junio de de 2010 se publicó el Decreto de Urgencia N° 039-2010 mediante el cual se incorpora el AICC dentro de los proyectos prioritarios de necesidad nacional, a que se refiere el Artículo 1° del Decreto de Urgencia Nº 121-2009, modificado por Decreto de Urgencia Nº 032-2010.

[30] Numeral modificado mediante Circular Nº 06.

1.3.19 El 07 de julio de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada del AICC, el mismo que fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el día 16 de julio de 2010.

1.3.20 El 27 de agosto de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó la modificación del Plan de Promoción del AICC, retirando del citado plan de promoción la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete del Cusco, a solicitud del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Asimismo, se acordó aprobar las Bases del concurso de proyectos integrales para la entrega en concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.[31]

1.3.21 El 31 de agosto de 2010 se publicaron las Bases y se llevó a cabo la convocatoria del concurso.[32]

1.3.22 Con fecha 21 de octubre de 2010, PROINVERSIÓN recibió el Oficio N° 212-2010-MTC/02 del Viceministerio de Transportes, mediante el cual se recomienda que se realicen las evaluaciones económico-financieras para que el proyecto tenga el carácter de autosostenible.[33]

1.3.23 El Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó en sesión de fecha 28 de octubre de 2010 realizar las evaluaciones que correspondan para la definición de la autosostenibilidad del proyecto.[34]

1.3.24 El 19 de noviembre de 2010 se recibió el Oficio N° 241-2010-MTC/02 mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de entidad que encarga el proceso de concesión, instruye a PROINVERSIÓN para que el Proyecto sea clasificado como una Asociación Público Privada (APP) autosostenible y se reformulen los documentos del proceso con dicho fin.[35]

1.3.25 Mediante Oficio N° 258-2010-MTC/02 del 14 de diciembre de 2010 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones instruye a PROINVERSIÓN a que se reformulen los documentos del proceso, luego de haber determinado la necesidad de considerar adicionalmente en el diseño del Proyecto, la gestión del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de la ciudad del Cusco por parte del concesionario.[36]

1.3.26 El 20 de enero de 2011 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las modificaciones al Plan de Promoción de la Inversión Privada del AICC.[37]

1.3.27 El proceso del Concurso referido en las presentes Bases será llevado a cabo de acuerdo a las disposiciones contenidas en las Bases, y en lo no previsto en ellas serán de aplicación las normas del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, su reglamento, así como sus normas complementarias y modificatorias.

[31] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[32] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[33] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[34] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[35] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[36] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[37] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

1.3.28 De conformidad con lo establecido en el Literal l) del Numeral 3.3 del Artículo 3° del Decreto Legislativo N° 1017, Ley de Contrataciones del Estado, dicha norma no es de aplicación al presente Concurso.[38]

1.4 Facultades del Comité y de PROINVERSIÓN

1.4.1 El Comité tiene como función conducir el proceso de promoción de la inversión privada del Concurso materia de las Bases. Está facultado para promover, programar, regular, modificar, dirigir, supervisar, controlar y dictar todas las disposiciones que resulten pertinentes o que estime necesarias para la ejecución de dicho proceso, resolver todo lo que no se encuentre previsto en las Bases o en las Leyes Aplicables y, en general, para ejercer todas las demás atribuciones que le asignan las Leyes Aplicables.

1.4.2 Toda modificación a las Bases será comunicada a los Postores a través de Circulares.

1.4.3 El Comité puede prorrogar los plazos señalados en las Bases. El Concurso podrá ser suspendido o cancelado, o dejado sin efecto, en cualquier momento, si así lo estimase conveniente el Comité, sin necesidad de expresar causa alguna y sin incurrir en responsabilidad alguna como consecuencia de ello.

1.4.4 El sólo hecho de presentar la información prevista en las Bases y/o solicitada por el Comité para efectos de la Precalificación o Calificación de un Postor, no obliga al Comité a declararlo como Postor Precalificado o Calificado respectivamente, así como tampoco la presentación de una propuesta obliga al Comité a aceptarla.

La sola presentación por el Postor de los documentos necesarios para precalificar, implica:

- El pleno conocimiento, aceptación y sometimiento incondicional por parte del Postor a todos y cada uno de los procedimientos, obligaciones, condiciones y reglas -sin excepción- establecidas en las Bases;
- Su renuncia irrevocable e incondicional a plantear, ante cualquier juez, corte, fuero o autoridad nacional o extranjera, cualquier acción, reclamo, demanda, solicitud de arbitraje, solicitud de indemnización o de cualquier otra naturaleza contra el Estado, PROINVERSIÓN, el Comité, los asesores de los antes mencionados, o cualquier otra entidad, organismo o funcionario del Estado de la República del Perú por el ejercicio de cualquiera de las facultades previstas en estas Bases.

1.4.5 Salvo lo expresamente establecido en sentido contrario en las Bases, las decisiones del Comité o de PROINVERSIÓN, según sea el caso, con relación a este Concurso son definitivas, no darán lugar a indemnización de ninguna clase y no están sujetas a impugnación en el ámbito administrativo o judicial ni arbitral. En consecuencia, por la sola participación en el Concurso, las personas que estén comprendidas bajo los alcances de las Bases renuncian a interponer cualquier recurso de impugnación contra tales decisiones, con excepción de los casos de impugnación previstos en el Numeral 10 de las Bases.

[38] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

1.5 Contrato de Concesión

1.5.1 Los Proyectos de Contrato serán puestos a disposición de los Postores en las fechas señaladas en el Cronograma.

1.5.2 Los Postores podrán presentar consultas a las Bases y sugerencias a los Proyectos de Contrato dentro de los plazos indicados en el Cronograma, con las mismas formalidades previstas en los Numerales 3.1.1. y 3.1.2. de las Bases. El Comité no estará obligado a aceptar o responder las sugerencias que los Postores formulen a los Proyectos de Contrato.

1.6 Cronograma del Concurso

El Cronograma del Concurso se presenta en el Anexo N° 2 de las Bases. Salvo en los casos en los que se indique expresamente lo contrario, el plazo máximo del día para que los Postores presenten cualquier documentación relacionada al Concurso, vencerá a las 17:30 horas de Lima, Perú.

1.7 Interpretación y referencias

1.7.1 Los términos y expresiones utilizadas en las Bases se interpretarán en su sentido natural y obvio, salvo que específicamente se les haya asignado otro significado, en este documento o sus Anexos, o se infiera su interpretación del contexto del mismo; y en cualquier caso, de acuerdo a las normas vigentes en el Perú. Se considerará, sin admitirse prueba de lo contrario, que todo participante en este proceso conoce las leyes y regulaciones vigentes en el Perú y aplicables a este caso.

1.7.2 Los títulos de los capítulos, numerales, Anexos y Apéndices de las Bases son utilizados exclusivamente a efecto indicativo y no afectarán la interpretación de su contenido.

1.7.3 En caso de contradicción entre lo previsto en estas Bases y lo estipulado en alguno de sus Anexos, primará lo previsto en las Bases, salvo que en los Anexos se haya señalado expresamente, en forma clara e inequívoca, que su contenido modifica lo previsto en las Bases. En todos los casos, las Circulares a que se hace referencia en estas Bases, predominan sobre las disposiciones de las Bases publicadas el día de la convocatoria, aunque no se manifieste expresamente.

2. AGENTES AUTORIZADOS Y REPRESENTANTE LEGAL

2.1. Agentes Autorizados

2.1.1. Designación de Agentes Autorizados

Cada Postor, antes de hacer uso de la Sala de Datos, deberá designar como sus Agentes Autorizados para efectos del presente Concurso, hasta dos (2) personas naturales con domicilio común en la ciudad de Lima o Callao.

2.1.2. Carta de Designación

La designación de los Agentes Autorizados deberá hacerse mediante una carta simple suscrita por el Postor, señalando expresamente las facultades otorgadas a su(s) Agente(s) Autorizado(s) y consignando la información que corresponda, conforme a lo señalado en los Numerales 2.1.3 y 2.1.4.

Dicha comunicación deberá cumplir con las formalidades señaladas en el Numeral 3.1.2 de las Bases.

2.1.3. Facultades Otorgadas

Los Agentes Autorizados, debidamente designados, podrán actuar indistintamente el uno del otro y no necesariamente en forma conjunta y serán las únicas personas facultadas por el Postor para:

- Representar al Postor ante PROINVERSIÓN, el Comité y los asesores del Comité en todos los asuntos que no sean de competencia exclusiva del Representante Legal, de acuerdo con el Numeral 2.2.1;
- Responder, en nombre del Postor, y con efecto vinculante para su poderdante todas las preguntas que el Comité formule;
- Recibir notificaciones judiciales o extrajudiciales;
- Suscribir, con efecto vinculante para el Postor, el Acuerdo de Confidencialidad al cual se hace referencia en el Numeral 3.2.2; y
- Presentar los Sobres N°1, N°2 y N°3, sin perjuicio de las formalidades que deben cumplir los mismos.

2.1.4. Información

La información que deberá proporcionarse con relación a cada uno de los Agentes Autorizados será la siguiente: nombre y apellidos, documento de identidad, domicilio común en la ciudad de Lima o Callao, números de teléfono, de facsímil y dirección de correo electrónico, esta última que será utilizada para la remisión de las notificaciones y Circulares así como que permita confirmación electrónica de la recepción de mensajes por parte del remitente. Dicha información deberá mantenerse vigente hasta 60 Días Calendario posteriores a la Adjudicación de la Buena Pro.

2.1.5. Notificaciones / Circulares

La notificación al Postor poniendo en su conocimiento las Circulares o cualquier otro documento relacionado al presente Concurso, se efectuará a nombre de cualquiera de los Agentes Autorizados y/o al Representante Legal, por carta entregada por mensajería o por conducto notarial, en cuyo caso se entenderá recibida la notificación en la fecha de su entrega, entendiéndose por bien efectuada y eficaz cualquier notificación realizada en el domicilio común en la ciudad de Lima o Callao señalado por los Agentes Autorizados a que se refiere el Numeral 2.1.4. Asimismo, las Circulares o cualquier otro documento relacionado al presente Concurso también podrán notificarse mediante facsímil y/o correo electrónico, con confirmación electrónica de transmisión completa, en cuyo caso se entenderá recibida y válida la notificación en la fecha que se complete la transmisión.

2.1.6. Sustitución

El Postor, previa comunicación escrita dirigida al Comité que cumpla con los mismos requisitos señalados en el Numeral 2.1.2., podrá sustituir a cualquiera de los Agentes Autorizados en cualquier momento, o variar el domicilio, números de teléfono, de facsímil, o las direcciones de correos electrónicos señalados para los Agentes Autorizados, debiéndose tener en cuenta que tanto el nuevo domicilio común como los números de teléfono y de facsímil deberán ser fijados dentro de la ciudad de Lima o Callao. La designación de los Agentes Autorizados o la variación de su domicilio, teléfono, facsímil o direcciones de correo electrónicos, según sea el caso, surte efecto desde la fecha en que la comunicación respectiva es recibida por el Comité.

2.2. Representante Legal

2.2.1. Designación y Facultades[39]

El Postor únicamente podrá designar hasta dos (2) Representantes Legales para que lo represente en forma conjunta o individualmente. Tratándose de un Postor conformado por un Consorcio, éste podrá designar hasta dos (2) Representante Legales comunes, los cuales deberán haber sido designados en forma conjunta por los Integrantes del Consorcio, con la finalidad que lo representen en forma conjunta o individualmente.

El domicilio, número de facsímil, número de teléfono y dirección de correo electrónico de los Representantes Legales, así como su sustitución, están sometidos a lo dispuesto en los numerales 2.1.4, 2.1.5 y 2.1.6.

Las facultades otorgadas a cada uno de los Representantes Legales deberán ser lo suficientemente amplias como para que cualquiera de ellos pueda firmar, en nombre y representación de su poderdante, todos los documentos que así requieran las Bases, incluyendo, específicamente, la facultad para iniciar los procedimientos de impugnación previstos en las Bases, firmar las Cartas de Presentación de las Propuestas, así como todos los documentos presentados en los Sobres N° 1, N° 2 y N° 3 y suscribir el Contrato de Concesión.

En caso el Postor sea un consorcio, la designación de su(s) representante(s) legal(es) deberá ser efectuada a través de los representantes legales de los integrantes del Consorcio que cuenten con las facultades para ello. Tales facultades deberán acreditarse mediante la presentación de copia legalizada notarial o consularmente, del poder o documento similar. No obstante, en caso que el(los) integrante(s) proceda(n) de un país miembro contratante (signatario) del "Convenio Suprimiendo la Exigencia de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros" adoptado el 5 de octubre de 1961 en la Ciudad de la Haya, Reino de los Países Bajos, aprobado mediante Resolución Legislativa Nº 29445 y ratificado por Decreto Supremo Nº 086-2009-RE, bastará que los referidos documentos cumplan con las condiciones establecidas en el citado convenio, siempre y cuando el respectivo país no haya observado la adhesión del Perú.

[39] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

2.2.2. Presentación del Poder

El poder mediante el cual se nombre a los Representantes Legales deberá contener las facultades de representación correspondientes, incluyendo aquellas que están señaladas en el Numeral 2.2.1. Deberá ser presentado conjuntamente con los documentos contenidos en el Sobre N° 1.

El nombramiento de un nuevo Representante Legal, o la sustitución de los inicialmente designados, sólo entrará en vigor luego que el Comité manifieste por escrito al Postor, Postor Precalificado o Postor Calificado, su conformidad con la solicitud presentada.

2.2.3. Lugar de Otorgamiento del Poder

El poder otorgado fuera del Perú, designando un Representante Legal, deberá estar:

- Debidamente extendido o legalizado ante el Consulado del Perú que resulte competente, debiendo adjuntarse una traducción oficial al español en caso de haberse emitido en idioma distinto;
- Refrendado ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú;

Los poderes otorgados en el Perú deberán constar por escritura pública o en copia certificada notarialmente del acta del órgano societario correspondiente por el cual se otorgan.

En los casos que el otorgante del poder proceda de un país miembro contratante (signatario) del "Convenio Suprimiendo la Exigencia de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros" adoptado el 5 de octubre de 1961 en la ciudad de La Haya, Reino de los Países Bajos, aprobado mediante Resolución Legislativa Nº 29445 y ratificado por Decreto Supremo Nº 086-2009-RE, el poder otorgado fuera del Perú designando un Representante Legal no requerirá de la extensión o legalización a que se refiere el párrafo precedente, bastando que cumpla únicamente con las condiciones establecidas en el referido convenio, siempre y cuando el respectivo país no haya observado la adhesión del Perú.[40]

2.2.4. Inscripciones en la Oficina Registral

En ningún caso se exigirá que al momento de su presentación, los poderes del Representante Legal se encuentren inscritos en los Registros Públicos. Sin embargo, sí deberán estar inscritos en los Registros Públicos que corresponda antes de la Fecha de Cierre en caso el Postor resulte Adjudicatario.[41]

3. CONSULTAS E INFORMACIÓN

3.1. Consultas Sobre las Bases y Sugerencias a los Proyectos de Contrato

3.1.1. Plazo para efectuar consultas y sugerencias

[40] Párrafo incorporado mediante Circular N° 06.
[41] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

Los Postores, a través de sus Agentes Autorizados y/o Representantes Legales, podrán hacer consultas a las Bases y sugerencias a los Proyectos de Contrato, a partir de las fechas indicadas en el Cronograma y hasta las fechas señaladas en el mismo.

3.1.2. Formalidad de las consultas[42]

Las consultas a las Bases y/o sugerencias a los Proyectos de Contrato se formularán por escrito y en idioma español y deberán dirigirse necesariamente a la siguiente dirección con atención a:

Jefatura de Proyectos Aeroportuarios
PROINVERSIÓN
Av. Paseo de la República 3361, Piso 8, San Isidro - Lima, Perú

Adicionalmente a lo señalado en el párrafo anterior, las consultas a las Bases y/o sugerencias a los Proyectos de Contrato podrán remitirse al correo electrónico: aicc@proinversion.gob.pe

3.1.3. Circulares

3.1.3.1 Las respuestas del Comité a las consultas formuladas a las Bases serán comunicadas mediante Circular a todos los Postores o Postores Precalificados, según sea el caso, sin indicar el nombre de quién realizó la consulta y conforme lo establecido en el Numeral 2.1.5.

Si el Comité, en cualquier momento, considera necesario precisar, aclarar, modificar o complementar las Bases, emitirá una Circular para tal efecto. Dicha Circular será remitida al Postor, a través de su(s) Agente(s) Autorizado(s) y/o Representante(s) Legal(es), conforme lo establecido en el Numeral 2.1.5.

Complementariamente a lo señalado en el Numeral 2.1.5, todas las Circulares emitidas se publicarán en la página web de PROINVERSIÓN: www.proinversion.gob.pe

El Comité no está obligado a absolver las consultas a las Bases que no guarden relación con el presente Concurso.

Luego de la Precalificación de los Postores, las Circulares sólo serán notificadas a los Postores Precalificados, y luego de la presentación de los Sobres Nº 2 y 3, sólo a los Postores que presentaron tales Sobres.

3.1.3.2 Las Circulares emitidas por el Comité formarán parte integrante de las Bases, siendo, en consecuencia, jurídicamente vinculantes para todos los Postores, Postores Precalificados y Postores Calificados.

3.2. Acceso a la Información- Sala de Datos

3.2.1. Acceso a la Sala de Datos

[42] Numeral modificado mediante Circular Nº 06.

3.2.1.1 Los Postores tendrán acceso a la información relacionada al AICC que estará disponible para consultas en la Sala de Datos. Dicha sala se encuentra ubicada en el siguiente lugar: Av. Paseo de la República N° 3361, Piso 7, San Isidro, Lima, Perú.[43]

3.2.1.2 El acceso a la Sala de Datos deberá coordinarse con el Comité conforme a las reglas establecidas para su funcionamiento, contenidas en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 8 "Guía de Usuarios de la Sala de Datos" de las Bases.[44]

3.2.1.3 Los Postores, a través de comunicación escrita cursada al Comité por cualquiera de sus Agentes Autorizados o de sus Representantes Legales, indicarán el nombre de las personas y plazo durante el cual cada una de ellas tendrá acceso a la Sala de Datos. El Comité coordinará oportunamente la efectiva organización de las visitas a la Sala de Datos.

3.2.1.4 Los Postores tendrán acceso a la Sala de Datos hasta un Día antes de la fecha de Presentación de Sobres N° 2 y N° 3 fijada en el Cronograma.

3.2.2. Acuerdo de Confidencialidad

A fin de tener acceso a la Sala de Datos, los Postores deberán firmar el Acuerdo de Confidencialidad que se incluye en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 8.[45]

3.3. Reuniones de Verificación

Todo Postor, a través de sus Agentes Autorizados y/o sus Representantes Legales, según sea el caso, tendrá derecho a solicitar al Comité reuniones con los funcionarios y/o asesores asignados al proyecto del AICC hasta dos (02) Días anteriores al último Día Calendario para la entrega del Sobre N° 1 y, en el caso de los Postores Precalificados, podrán hacerlo hasta cinco (05) Días anteriores a la presentación de los Sobres N° 2 y N° 3.

3.4. Limitaciones de Responsabilidad

3.4.1 Decisión independiente de los Postores

Todos los Postores deberán basar su decisión de presentar o no su Propuesta Técnica y Económica, en sus propias investigaciones, exámenes, inspecciones, visitas, entrevistas, análisis y conclusiones sobre la información disponible y la que de manera particular haya procurado, a su propio y entero riesgo.

3.4.2 Limitación de Responsabilidad

El Estado, o cualquier dependencia de éste, PROINVERSIÓN, el Comité, o los asesores del Comité, no se hacen responsables, no garantizan, ni expresa ni implícitamente, la totalidad, integridad, suficiencia, fiabilidad o veracidad de la información, verbal o escrita, que se suministre a los efectos del Concurso. En consecuencia, ninguna de las personas que participen en el Concurso podrá atribuir responsabilidad alguna a cualquiera de las partes

[43] Numeral modificado mediante Circulares N° 06 y N° 14.
[44] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[45] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

antes mencionadas o a sus representantes, agentes o dependientes por el uso que pueda darse a dicha información, o por cualquier inexactitud, insuficiencia, defecto, falta de actualización o por cualquier otra causa no expresamente contemplada en este numeral.

3.4.3 Alcances de la Limitación de Responsabilidad

La limitación enunciada en el Numeral 3.4.2 alcanza, de la manera más amplia posible, a toda la información relativa al Concurso que fuera efectivamente conocida, a la información no conocida y a la información que en algún momento debió ser conocida, incluyendo los posibles errores u omisiones en ella contenidos, por el Estado o cualquier dependencia, organismo o funcionario de éste, o por PROINVERSIÓN, el Comité o sus asesores. Del mismo modo, dicha limitación de responsabilidad alcanza a toda información, sea o no suministrada o preparada, directa o indirectamente, por cualquiera de las partes antes mencionadas.

La limitación de responsabilidad alcanza también a toda información disponible en la Sala de Datos (física o virtual), así como la que se proporcione a través de Circulares o de cualquier otra forma de comunicación, la que se adquiera durante las visitas a las instalaciones relativas al Concurso y las que se mencionan en estas Bases, incluyendo todos sus Anexos y Apéndices.[46]

4. PRESENTACIÓN DE LOS SOBRES N° 1, N° 2 Y N° 3

4.1 Presentación de Sobres por Agente Autorizado o Representante Legal

Los Sobres N° 1, N° 2 y N° 3 serán presentados personalmente por uno de los Agentes Autorizados o por el Representante Legal del Postor. No se aceptarán ni recibirán documentos que sean remitidos vía postal, electrónica, facsímil o cualquier otro tipo de comunicación.

4.2 Idioma

A menos que expresamente se establezca lo contrario en estas Bases, todos los documentos deberán ser presentados en idioma español o acompañados de traducción simple al idioma español. En caso se advierta alguna discrepancia entre los textos en ambos idiomas, prevalecerá el texto en idioma español. En caso de adjuntarse, en alguno de los sobres, folletos o catálogos no requeridos en las Bases, en idioma extranjero, el Comité podrá solicitar su traducción al idioma español, para una mejor comprensión.

4.3 Documentos Originales y Copias[47]

Los documentos que integren el Sobre N° 1 y el Sobre N° 2 deberán ser presentados en original y tres (03) copias, debidamente marcadas como "Original", "Copia 1", "Copia 2" y "Copia 3" en la primera página. Adicionalmente, la Propuesta Técnica que integrará el Sobre N° 2 deberá ser presentada en medios digitales.

Las copias no requerirán de legalización notarial o consular. En caso que algún documento que deba incluirse en el sobre en original sea presentado en copia, ésta deberá ser legalizada

[46] Párrafo modificado mediante Circular Nº 06.
[47] Numeral modificado mediante Circular Nº 06.

por Notario Público o ante el Consulado del Perú que resulte competente y refrendado por el Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando se trate de Postores que no residan en el Perú. No obstante, en caso que el(los) integrante(s) proceda(n) de un país miembro contratante (signatario) del "Convenio Suprimiendo la Exigencia de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros" adoptado el 5 de octubre de 1961 en la Ciudad de la Haya, Reino de los Países Bajos, aprobado mediante Resolución Legislativa Nº 29445 y ratificado por Decreto Supremo Nº 086-2009-RE, bastará que los referidos documentos cumplan con las condiciones establecidas en el citado convenio, siempre y cuando el respectivo país no haya observado la adhesión del Perú.

4.4 Forma de Presentación de los Sobres N° 1, N° 2 y N° 3[48]

Los sobres deberán ser presentados convenientemente cerrados y claramente marcados en su anverso con las indicaciones (i) "Concurso Público de Proyectos Integrales para la Entrega en Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco" (ii) "Sobre N° 1", "Sobre N° 2 " o "Sobre N° 3", respectivamente; **y** (iii) el nombre del Postor o Postor Precalificado, según sea el caso.

El Sobre N°1 se deberá presentar de manera independiente, en tanto que los Sobres N° 2 y N° 3 deberán ser presentados dentro de un único sobre o caja con indicaciones en su anverso que contiene los Sobres N° 2 y Nº 3.

Toda la documentación presentada en los sobres deberá ser perfectamente legible. La documentación incluida en los Sobres N° 1 y N° 2 deberá estar foliada en forma clara y rubricada por el Representante Legal en cada folio, tanto en el original y cada copia.

Asimismo, se deberá incluir un índice con la relación detallada de todos los documentos incluidos en los Sobres N° 1 y N° 2.

En caso que exista cualquier discrepancia entre una cifra expresada en números y en letras, prevalecerá el monto expresado en letras.

4.5 Costo de la Preparación y Presentación

El Postor sufragará todos los costos o gastos, directos o indirectos, en que incurra, relacionados con la preparación y presentación de los Sobres N° 1, N° 2 y N° 3, según sea el caso. El Estado o cualquier dependencia, organismo o funcionario de éste, o PROINVERSIÓN, el Comité, o sus asesores, no serán responsables en ningún caso por dichos costos, cualquiera sea la forma en que se realice el Concurso o su resultado.

4.6 Efectos de la Presentación de Documentos y Carácter Vinculante de las Bases

La presentación de los documentos para la precalificación contenidos en el Sobre N° 1, de los documentos incluidos en los Sobres N° 2 y N° 3, o de cualquier otro documento o comunicación al Comité, implica el pleno conocimiento, aceptación y sometimiento incondicional por parte del Postor, Postor Precalificado, Postor Calificado, el Adjudicatario o el Concesionario, según corresponda, a todos y cada uno de los procedimientos, obligaciones, condiciones y reglas, sin excepción, establecidas en las Bases y específicamente a lo dispuesto en el Numeral 3.4.

[48] Numeral modificado mediante Circular N° 06

Asimismo implica su renuncia expresa, irrevocable e incondicional, de la manera más amplia que permitan las Leyes Aplicables, a plantear cualquier acción, reconvención, excepción, reclamo, demanda, solicitud de arbitraje, solicitud de indemnización o de cualquier otra naturaleza contra el Estado o cualquier dependencia, organismo o funcionario de éste, o contra PROINVERSIÓN, el Comité o los asesores, por cualquier condición, obligación, regla o procedimiento previsto en estas Bases.

En caso de incumplimiento del presente numeral, el Comité o el Concedente, según sea el caso, por ese simple hecho estará facultado a descalificar o a revocar los derechos otorgados al Postor, Postor Precalificado, Postor Calificado, Adjudicatario o Concesionario. Para dichas personas las Bases tienen carácter jurídicamente vinculante.

5. REQUISITOS PARA LA PRECALIFICACIÓN: CONTENIDO DEL SOBRE N° 1[49]

Podrán participar en el presente Concurso las personas jurídicas o Consorcios conformados por ellas, que hayan pagado el Derecho de Participación.

Una persona jurídica, incluyendo sus Empresas Vinculadas, individualmente o a través de un Consorcio, no podrá participar directa o indirectamente en más de un Postor.

Los requisitos que deberá cumplir un Postor para ser declarado Postor Precalificado, son de carácter técnico, legal y financiero, los cuales se detallan a en los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 de las Bases.

Las líneas aéreas podrán participar como Postor a través de un Consorcio siempre que su participación no sea mayor al 10%.

El Postor deberá acreditar su compromiso de presentar información fidedigna, presentar la composición de su Consorcio y presentar a su Inversionista Estratégico mediante la presentación del Apéndice N° 2 del Anexo Nº 3, que tendrá el carácter de Declaración Jurada; la que deberá ser presentada al Comité mediante documento simple firmado por el Representante Legal del Postor.

Los documentos requeridos para la precalificación serán presentados de acuerdo a los apéndices contenidos en el Anexo N°3, Anexo N° 4 y Apéndices 1 y 2 del Anexo 5.

5.1 Requisitos Técnico – Operativo[50]

5.1.1 Los Postores deberán cumplir necesariamente con acreditar capacidad de gestión y operación aeroportuaria o capacidad de construcción de infraestructura.

a) <u>Capacidad de gestión y operación aeroportuaria</u>

Se considerará que se cuenta con la debida capacidad de gestión y operación aeroportuaria siempre y cuando cumplan con cada uno de los siguientes requisitos técnicos:

[49] Numeral modificado mediante Circulares N° 06 y N° 25.
[50] Numeral modificado mediante Circulares N° 06 y N° 14.

i) Haber operado durante los últimos tres (03) años, a la fecha de Precalificación, uno o más aeropuertos cuyo volumen conjunto de pasajeros gestionados sean iguales o superiores a cuatro (4) millones de pasajeros anuales.
ii) Al menos uno de los aeropuertos mencionados en el literal a) precedente deberá ser un aeropuerto internacional que, individualmente, deberá gestionar un mínimo de tres (3) millones de pasajeros anuales.

b) Capacidad de construcción de infraestructura[51]

Se considerará que se cuenta con la debida capacidad de construcción de infraestructura siempre y cuando el Constructor cumpla con cada uno de los siguientes requisitos:

i) Experiencia en la construcción de por lo menos una (01) obra de infraestructura en general durante los últimos diez (10) años, a la fecha de Precalificación. El monto de inversión de la obra de infraestructura que se acredite debe haber superado los US$ 200'000,000.00 (Doscientos millones y 00/100 Dólares Americanos).
ii) Deberá acreditar experiencia en la construcción de infraestructura aeroportuaria por un monto de inversión mínimo de US$ 100'000,000.00 (Cien millones y 00/100 Dólares Americanos) durante los últimos diez (10) años, a la fecha de Precalificación. Para efecto de acreditar la experiencia requerida, el Postor podrá sumar hasta dos experiencias constructivas realizadas en el plazo señalado. La inversión mínima no incluirá el valor de adquisición de terrenos asociados.
iii) Deberá contar con experiencia en la construcción de por lo menos una obra de infraestructura en general con un movimiento de tierras asociado superior a los ocho (8) millones de metros cúbicos.

El Postor que acredite los requisitos de capacidad de construcción de infraestructura necesariamente deberá estar conformado por un Operador Aeroportuario que cumpla con cada uno de los requisitos señalados en el Literal a) del Numeral 5.1.1.

5.1.2 Los requisitos técnicos exigidos podrán ser acreditados de manera directa por el Postor o a través de sus Empresas Vinculadas. Para efectos de acreditar la vinculación con las Empresas Vinculadas, será necesario presentar la documentación pertinente donde se demuestre fehacientemente el grado de vinculación de las empresas.[52]

5.1.3 Para efecto de la acreditación de cada uno de los requisitos técnicos señalados, en el Literal a) del Numeral 5.1.1 los Integrantes de los Consorcios no podrán sumar sus experiencias, de modo que, en el extremo, los requisitos técnicos estipulados en dicho numeral. sean acreditados sólo por un integrante del Consorcio.

De igual forma, para efecto de la acreditación de de cada uno de los requisitos técnicos señalados, en el Literal b) del Numeral 5.1.1 los Integrantes de los Consorcios no podrán sumar sus experiencias, de modo que, en el extremo, cada uno de los requisitos técnicos estipulados en dicho literal (i, ii, iii y Operador Aeroportuario) sean acreditados por un integrante del Consorcio.

[51] Literal modificado mediante Circular N° 28.
[52] Numeral modificado mediante Circular N° 13.

5.1.4 En el caso señalado en el Literal a) del Numeral 5.1.1, el Postor o el Integrante del Consorcio que acredite los requisitos técnicos exigidos será calificado como Inversionista Estratégico, con la obligación de que si resultase ganador del Concurso debe participar en la Sociedad Concesionaria y ser titular de por lo menos el 25 % (veinticinco por ciento) de las acciones representativas del capital social de ésta (Participación Mínima), debiendo mantener esta situación desde la suscripción del Contrato hasta por lo menos cinco (05) años contados desde el inicio de la Explotación del AICC.

En el caso señalado en el Literal b) del Numeral 5.1.1., el Postor o el(los) Integrante(s) del Consorcio que acredite(n) los requisitos técnicos exigidos será(n) calificado(s) como Inversionista(s) Estratégico(s), con la obligación de que si resultase(n) ganador(es) del Concurso debe(n) participar en la Sociedad Concesionaria y ser titular(es) de por lo menos el 40% (cuarenta por ciento) de las acciones representativas del capital social de ésta (Participación Mínima), debiendo mantener esta situación desde la suscripción del Contrato hasta el término de la Etapa de Ejecución de Obras del AICC conforme lo establecido en el Contrato de Concesión. En el caso que haya más de un Inversionista Estratégico la participación de cada uno en la Participación Mínima no deberá ser menor al 10% (diez por ciento).

En el supuesto a que se refiere el párrafo precedente, de manera adicional, podrá ser calificado como uno de los Inversionistas Estratégicos, el integrante del Consorcio que se acredite como Operador Aeroportuario cumpliendo los requisitos señalados en el Literal a) del Numeral 5.1.1. En este último caso, el integrante del Consorcio que se acredite como Operador Aeroportuario y que desee calificar como Inversionista Estratégico deberá cumplir con todas las obligaciones señaladas en las Bases, así como respetar los porcentajes mínimos para la Participación Mínima establecidos en el párrafo anterior, salvo en lo que respecta a su permanencia, la misma que deberá mantenerse desde la suscripción del Contrato hasta por lo menos cinco (05) años contados desde el inicio de la Explotación del AICC.[53]

5.1.5 Para acreditar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el Numeral 5.1.1, en el caso sea lo aplicable en el Literal a), el Postor deberá presentar, en el Sobre Nº 1, los Apéndices N° 1 del Anexo Nº 3 de las Bases. Adicionalmente, en el caso señalado en el Literal b) del referido Numeral, el Postor deberá además presentar el Apéndice N° 3 del Anexo N° 3 de las Bases en el Sobre N° 1.[54]

En adición a la documentación señalada en el párrafo anterior, los Postores deberán presentar en copia simple, con traducción simple al español de ser necesario, los documentos que acrediten la experiencia exigida, tales como contratos y/o constancias y/o certificados u otros documentos análogos emitidos por la empresa, entidad u organismo competente, en los cuales se indique la información solicitada para su evaluación[55].

5.1.6 El Postor o integrante del mismo, en caso de Consorcio que pretenda invocar su participación en proyectos anteriores para los efectos de acreditar los Requisitos Técnico – Operativos exigidos en estas Bases deberá demostrar:

[53] Párrafo incorporado mediante Circular N° 34.
[54] Numeral modificado mediante Circular Nº 25.
[55] Párrafo modificado mediante Circular Nº 31.

a) Haber participado con un mínimo de un 20% en la sociedad o consorcio que se constituyó para operar la infraestructura aeroportuaria o ejecutar la obra que se busca acreditar. Dicha participación también podrá ser acreditada a través de Empresas Vinculadas del Postor o del integrante del mismo, en caso de Consorcio, que acredite la experiencia, y;

b) Haber mantenido una relación contractual o suscrito algún convenio o pacto para la experiencia que se pretende acreditar, sea de gestión y operación aeroportuaria o de construcción de infraestructura.[56]

En ningún caso los contratos de operación o construcción deben haber caducado por responsabilidad del concesionario u operador.[57]

5.2 Requisitos Legales

El Postor deberá acreditar:

5.2.1. Que es una persona jurídica o un Consorcio, a través de la presentación de:

- Copia simple, con traducción simple al español de ser necesario, del documento constitutivo del Postor. En caso de tratarse de un Consorcio, se requerirá copia simple, con traducción simple al español de ser necesario, del documento constitutivo de cada uno de sus integrantes. Alternativamente al documento constitutivo del Postor o de los miembros del Consorcio, se aceptará copia simple, con traducción simple al español de ser necesario, del Estatuto actualmente vigente o instrumento equivalente.

- En caso de tratarse de un Consorcio, se requerirá copia simple, con traducción simple al español de ser necesario, del documento por el cual se forma dicho Consorcio.

- Una Declaración Jurada firmada por el Representante Legal en caso que el Postor sea persona jurídica, confirmando su existencia, de conformidad con los principios legales que resulten de aplicación según su legislación de origen, redactada conforme al modelo que aparece como Apéndice N° 1 del Anexo N° 4.

  En el caso que el Postor fuese un Consorcio, deberá presentar, en vez del formulario anterior, una Declaración Jurada firmada por el Representante Legal del Postor, confirmando la existencia de los integrantes del Consorcio de conformidad con las normas legales que resulten de aplicación en su país de origen, así como su responsabilidad solidaria respecto de las obligaciones asumidas y Declaraciones Juradas presentadas, redactada conforme al modelo que aparece como Apéndice N° 2 del Anexo Nº 4.

  La firma del Representante Legal en estas Declaraciones Juradas deberá ser legalizada notarialmente en el Perú o si el documento fuera extendido fuera de Perú se procederá conforme a lo establecido en el Numeral 2.2.3; y,

[56] Literal modificado mediante Circular N° 26.
[57] Numeral modificado mediante Circular N° 20.

- Una Declaración Jurada, conforme al modelo que aparece como Apéndice N° 3 del Anexo N° 4, firmada por el Representante Legal del Postor, indicando el porcentaje de participación en el Postor que corresponda a cada uno de sus accionistas o socios. En el caso de Consorcios también se requerirá dicha información respecto de cada uno de sus integrantes.

5.2.2. Que adquirió el Derecho de Participación. Si fue directamente, bastará con presentar copia simple del comprobante de pago emitido por PROINVERSIÓN de dicho derecho. Si fue indirectamente (a través de uno de sus accionistas, socios, integrantes o tercero), deberá acreditarlo mediante una Declaración Jurada que explique la relación de vinculación entre el Postor y la persona que pagó el Derecho de Participación, conforme al Apéndice N° 4 del Anexo Nº 4.

5.2.3. Tener Representante Legal conforme a los requisitos establecidos en el Numeral 2.2, acreditándolo a través de la presentación del respectivo poder conforme lo señalado en el referido numeral.

5.2.4. Una Declaración Jurada, conforme al modelo que aparece como Apéndice N° 5 del Anexo N° 4, firmada por el Representante Legal del Postor, declarando que el Postor, sus accionistas o socios y sus integrantes y los accionistas o socios de estos últimos, en caso que el Postor sea un Consorcio, no incurren en ninguno de los supuestos de falta de idoneidad para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, detallados en el referido modelo.

Una vez adjudicada la buena pro, tales requisitos deberán ser cumplidos a su vez, por la empresa que suscriba el Contrato.

Asimismo, no podrán ser Postores aquellos que se encuentren incursos dentro de los alcances del Artículo N° 1366 del Código Civil y/o a los que les resulte aplicable las limitaciones señaladas en la Ley N° 29290.

5.2.5. Una Declaración Jurada, conforme al modelo que aparece como Apéndice N° 6 del Anexo N° 4, firmada por el Representante Legal del Postor, declarando que el Postor, sus accionistas o socios y sus integrantes y los accionistas o socios de estos últimos, en caso que el Postor sea un Consorcio, hayan renunciado a invocar o ejercer cualquier privilegio o inmunidad diplomática u otra, o cualquier reclamo por la vía diplomática y a cualquier compensación u otro con relación a dicho reclamo que pudiese ser invocado por o contra el Estado de la República del Perú, PROINVERSIÓN, el Comité, sus integrantes y asesores, bajo la ley peruana o bajo cualquier otra legislación con respecto a sus obligaciones sobre estas Bases, los documentos contenidos en los Sobres N° 2, N° 3 y el Contrato.[58]

5.2.6. Que los asesores legales y/o técnicos del Postor no hayan prestado directamente algún tipo de servicios relacionados con este proceso a favor de PROINVERSIÓN y el Comité durante el desarrollo del presente proceso, sea a tiempo completo, a tiempo parcial o de tipo eventual. Para acreditar este hecho, basta presentar una Declaración Jurada en tal sentido, debidamente suscrita por el Representante Legal del Postor y redactada conforme al Apéndice N° 7 del Anexo N° 4.

5.2.7. Que el Postor, sus accionistas, socios o integrantes, así como los socios o accionistas de estos últimos, en caso de ser Consorcio, no posean participación directa o indirecta

[58] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

en ningún otro Postor. Para acreditar este hecho, bastará presentar una Declaración Jurada en tal sentido, redactada conforme al Apéndice N° 8 del Anexo N° 4 y deberá estar debidamente suscrita por el Representante Legal.

Para el caso de sociedades que tienen listadas sus acciones en bolsas de valores, la participación mencionada en el párrafo precedente, quedará limitada donde se ejerza el control de la administración de otro Postor, o de alguno de sus integrantes en caso de Consorcio, conforme lo dispuesto en el Reglamento de Propiedad Indirecta, Vinculación y Grupo Económico aprobado mediante RESOLUCION CONASEV Nº 090-2005-EF-94.10 modificada por Resolución CONASEV Nº 005-2006-EF/94.10 o norma que la modifique o sustituya. Para acreditar este hecho, bastará presentar una Declaración Jurada en tal sentido, redactada conforme al Apéndice N° 9 del Anexo N° 4 y debidamente suscrita por el Representante Legal.

5.3 Requisitos Financieros[59]

5.3.1 El Postor deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos financieros:[60]

a) Patrimonio Neto Mínimo

Los Postores deberán acreditar un patrimonio neto mínimo de Ciento cuarenta millones con 00/100 Dólares (US$ 140 000 000,00).

b) Facturación Anual Mínima

Los Postores deberán acreditar una cifra de facturación anual mínima de cuarenta y ocho millones con 00/100 Dólares (US$ 48 000 000,0).

5.3.2 Los requisitos financieros exigidos en los Literales a) y b) del Numeral precedente podrán ser acreditados de manera directa por el Postor o a través de su Empresa Matriz o Subsidiaria. En el caso que el Postor sea un Consorcio los requisitos financieros exigidos podrán ser acreditados de manera directa por cualquiera de los integrantes del consorcio o a través de las respectivas Empresas Matrices o Subsidiarias del mencionado integrante, conforme a lo dispuesto en el Numeral 5.3.4.

5.3.3 A efectos de acreditar los requisitos financieros, se considerarán los niveles de patrimonio neto y facturación anual presentados en los estados financieros consolidados del Postor y, de ser el caso, los de su Empresa Matriz. En ningún caso podrá acreditarse más de una vez el mismo patrimonio ni el mismo nivel de facturación anual.

5.3.4 Para efecto de la acreditación de los requisitos financieros señalados en los literales a) y b) del Numeral 5.3.1 precedente, los Integrantes de los Consorcios no podrán sumar sus patrimonios netos o su facturación anual, de modo que, en el extremo, cada uno de dichos requisitos sea acreditado por un Integrante del Consorcio.

5.3.5 La información financiera a que se refiere el Numeral 5.3.1 deberá ser presentada en idioma español conforme al Apéndice N° 1 del Anexo N° 5, debidamente firmada en original por el Representante Legal del Postor.[61]

[59] Numeral modificado mediante Circulares N° 06 y N° 14.
[60] Numeral modificado mediante Circular N° 20.

Los requisitos financieros serán acreditados con la presentación de los estados financieros auditados de los años 2009 y 2010 o documentos análogos del Postor o del(os) integrante(s) en caso de Consorcio o de la Empresa Matriz o Subsidiaria que acredite los requisitos financieros, en cuyo caso el Representante Legal del Postor deberá presentar una Declaración Jurada que explique la relación con el Postor. [62]

Alternativamente, los requisitos financieros podrán ser acreditados mediante la presentación de un documento emitido por una empresa auditora externa debidamente inscrita en el registro de sociedades calificadas para la designación y contratación de la Contraloría General de la República, en el cual se declare la revisión de los estados financieros del Postor o del(os) integrante(s) en caso de Consorcio o de la Empresa Matriz o Subsidiaria que acredite los requisitos financieros, al 31 de diciembre de 2009 y 2010, respectivamente o al cierre de su último ejercicio anual y se ratifique la cifra del patrimonio neto y la facturación anual y demás información contenida en el Apéndice Nº 1 del Anexo Nº 5.[63]

Dichos documentos deberán ser presentados, en copia simple y en idioma español. En el caso que, la información financiera se presente en idioma extranjero, ésta deberá estar acompañada de una traducción no oficial al idioma español[64].

5.4 Mecanismo de Simplificación[65]

Es el mecanismo por el cual los Postores que hubieran precalificado en algún proceso llevado a cabo por PROINVERSIÓN durante el periodo abril del 2010 – abril de 2011, pueden solicitar la vigencia de los documentos que hubieren presentado para su precalificación en cualquiera de dichos procesos.

Aquel Postor que desee hacer uso del Mecanismo de Simplificación deberá cumplir con lo siguiente:

a) Solicitar al Comité la vigencia de la documentación presentada en cualquiera de los procesos anteriores indicando la fecha de su presentación.

b) La solicitud deberá presentarse antes del vencimiento de la fecha de presentación de Sobre N° 1, adjuntando una declaración jurada de vigencia de información conforme al formato del Apéndice N° 2 del Anexo N° 5, a fin que el Comité emita un Certificado de Vigencia de Documentos de Precalificación.

c) El Comité verificará la validez de la declaración jurada, así como su aplicabilidad al proceso de precalificación del presente Concurso y procederá a efectuar la respectiva evaluación.

d) El Postor deberá presentar en el Sobre N° 1 la siguiente documentación:

- El Certificado de Vigencia de Documentos de Precalificación,

[61] Numeral modificado mediante Circular Nº 14.
[62] Numeral modificado mediante Circular Nº 20.
[63] Párrafo incorporado mediante Circular Nº 28.
[64] Párrafo modificado mediante Circular Nº 33.
[65] Numeral modificado mediante Circular Nº 25.

- Una declaración jurada de vigencia de documentación conforme al Apéndice N° 3 del Anexo N° 5 de las Bases.
- La documentación nueva o adicional requerida para efectos de la Precalificación en las presentes Bases; y
- Copia del Comprobante de pago del Derecho de Participar en el Concurso.

5.5 Verificación de la Información Presentada ante el Comité

A partir de la presentación de la documentación a que se refiere el Numeral 5, y hasta la Fecha de Cierre, el Postor se compromete a poner a disposición del Comité todos los documentos que le sean solicitados por éste, a fin de comprobar la veracidad de la documentación presentada, conforme a dicho numeral.

A la Fecha de Cierre, la empresa que suscriba el Contrato, deberá presentar al Comité, respecto de la empresa o los Integrantes del Consorcio, según sea el caso, la constancia de no estar inhabilitado para participar en procesos de selección ni para contratar con el Estado que emite el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado - OSCE. En caso que se determine la existencia de falsedad en la información alcanzada, se revocará la adjudicación de la Buena Pro, procediéndose conforme lo previsto en el Numeral 11.3 de las presentes Bases.

6. PRESENTACIÓN DEL SOBRE N° 1 Y RESULTADOS DE LA PRECALIFICACIÓN

6.1 Presentación del Sobre No. 1[66]

6.1.1 El Postor deberá solicitar al Comité le fije fecha y hora en que presentará formalmente el Sobre N° 1, dentro del plazo establecido en el Cronograma.

6.1.2 El Sobre Nº 1 será recibido por el Comité o por el Comité de Evaluación de Sobres Nº 1, designado por el Comité, y se abrirá en presencia de Notario Público. Se elaborará un acta donde se dejará constancia de la presentación del Postor correspondiente, de los documentos contenidos en el Sobre N° 1, así como de la cantidad de hojas de la documentación incluida en dicho Sobre.

6.1.3 En el acta referida en el párrafo anterior, se dejará constancia de la aceptación o del rechazo, según corresponda, del Sobre N° 1, así como de las observaciones que formule el Postor. El Sobre Nº 1 será rechazado si es que no se presentase alguno de los documentos solicitados.[67]

6.1.4 En la evaluación posterior a la recepción del Sobre Nº 1, en caso que se constatase la existencia de Defectos del Sobre Nº 1, a juicio del Comité o del Comité de Evaluación, éste instará al Postor a subsanar o cumplir con lo observado hasta el plazo indicado en el Anexo N° 2, bajo apercibimiento de quedar excluido de la calificación.

Adicionalmente, a fin de facilitar el examen, verificación y comparación de datos y requisitos, el Comité de Evaluación del Sobre Nº 1 podrá solicitar al Postor correspondiente que aclare la información contenida en el Sobre Nº 1, mediante escrito, sin que ello implique ninguna modificación de su contenido. La solicitud de

[66] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[67] Numeral modificado mediante Circular N° 26.

aclaración y la respuesta correspondiente se harán por escrito, de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo anterior.

6.1.5 Luego del Acto de Apertura del Sobre N° 1 no se brindará al Postor ni a persona alguna que esté directamente vinculada con el proceso, información alguna concerniente a la precalificación del mismo, hasta que se haya comunicado a dicho Postor la aprobación de su precalificación por parte del Comité.

6.1.6 Dentro del plazo máximo señalado en el Cronograma el Comité, a propuesta del Comité de Evaluación del Sobre Nº 1, emitirá su pronunciamiento, determinando los Postores Precalificados para participar en las siguientes etapas del Concurso.

6.2 Anuncio progresivo de los Postores Precalificados

El Comité pondrá en conocimiento de cada Postor el resultado del proceso de precalificación, para lo cual cursará una comunicación especial a cada uno de los Postores que hayan presentado el Sobre N° 1.

La decisión del Comité respecto de la Precalificación será definitiva y no será susceptible de ser impugnada.

6.3 Modificaciones en la Conformación de Consorcios[68]

Cualquier Postor Precalificado podrá conformar un Consorcio hasta cinco (05) Días Calendarios posteriores a la publicación en la página web de la versión final del Contrato de Concesión aprobada por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN. Asimismo, en dicho plazo los Postores Precalificados, en caso de Consorcios, podrán hacer cambios en su conformación. En cualquiera de los dos casos (la conformación de un Consorcio o la modificación de un Consorcio ya constituido), los Postores Precalificados podrán asociarse con otras personas jurídicas o incluso, con otros Postores Precalificados. Los cambios que pudiesen realizarse deben asegurar que el Postor Precalificado siga contando con la experiencia técnica-operativa y los requisitos financieros a que se refieren las Bases, para lo cual se deberá presentar la documentación sustentatoria, de ser el caso y no podrá disminuir la Participación Mínima exigida. Asimismo, se deberá presentar las declaraciones juradas y demás documentación solicitada en los requisitos legales para los nuevos Integrantes del Consorcio. La nueva conformación del Postor debe respetar la condición de no poseer participación directa ni indirecta en ningún otro Postor.

La conformación de nuevos Consorcios o los cambios de conformación del Postor deberán ser puestos a consideración del Comité dentro del plazo indicado anteriormente. El Comité se reserva el derecho de aceptar estos cambios.

Todos los documentos adicionales que se presenten en virtud del presente Numeral, serán parte del Sobre Nº 1 para todos los efectos considerados en las Bases y el Contrato.

La decisión del Comité respecto de la precalificación, modificación y/o conformación de Consorcio será definitiva y no será susceptible de ser impugnada.

Para efecto de lo dispuesto en el presente Numeral, los Postores Precalificados deberán solicitar por escrito una cita al Comité para efecto de presentar la nueva documentación. La presentación se realizará ante Notario Público, levantándose el acta correspondiente.

[68] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

El Comité de Evaluación del Sobre N° 1 será el encargado de recibir y evaluar la nueva documentación que presenten los Postores Precalificados. Dicho Comité deberá elaborar un informe sobre la evaluación realizada, debiéndolo elevar al Comité para la aprobación correspondiente, luego de lo cual la decisión del Comité será comunicada por escrito y de manera individual al Postor Precalificado.

7. CONTENIDO DE SOBRES N° 2 Y N° 3

7.1 Contenido del Sobre N° 2

El Sobre N° 2 deberá ser presentado en original y tres (03) copias debidamente marcadas como "Original", "Copia 1", "Copia 2" y "Copia 3" en la primera página. Adicionalmente la Propuesta Técnica que integrará el Sobre N° 2 deberá entregarse en medios digitales.[69]

El contenido del Sobre N° 2 estará dividido en seis (06) documentos:

a) Declaración Jurada

El Postor Precalificado deberá presentar una Declaración Jurada, conforme al modelo que aparece en el Apéndice N° 4 del Anexo N° 5, en el que deberá consignar que la información, declaraciones, certificación y, en general, toda la información presentada en el Sobre N° 1 permanece vigente a la fecha y permanecerá de la misma manera hasta la Fecha de Cierre.

b) Contrato

b.1) Los Postores Precalificados deberán presentar un (01) ejemplar de la versión final del Contrato, debidamente firmado por el Representante Legal del Postor Precalificado. Dicha versión final será oportunamente entregada a los Postores Precalificados, conforme a lo señalado en el Cronograma.

b.2) Los montos que sea necesario incorporar en el Contrato no deben ser incluidos en el texto del mismo; éstos serán incluidos en la Fecha de Cierre en función de la Propuesta Económica del Postor Calificado que se le adjudique la Buena Pro del Concurso.

c) Garantía de la Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta[70]

c.1) El Postor deberá garantizar la validez, vigencia y seriedad de la Propuesta Técnica y Propuesta Económica, debiendo presentar una garantía solidaria, irrevocable, incondicional, sin beneficio de excusión ni división y de realización automática, a favor de PROINVERSIÓN, conforme a lo dispuesto en el literal siguiente.

c.2) La Garantía se otorgará en forma de una Carta Fianza Bancaria y deberá presentarse de acuerdo a los términos del modelo incluido como Apéndice N° 1 del Anexo N° 9. La garantía deberá ser emitida por un Banco Local según lo detallado en el Apéndice 2 del Anexo 6. Alternativamente, se podrá aceptar carta fianza emitida por un Banco Internacional de Primera Categoría y confirmada por un Banco Local, la cual puede revestir la formalidad que emplee el banco que efectúe la operación, siempre que cumpla con los requerimientos indicados en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 9.

[69] Párrafo modificado mediante Circular N° 06.
[70] Literal modificado mediante Circular N° 06.

c.3) Dicha Garantía deberá encontrarse vigente a la fecha de presentación de la Propuesta Económica y hasta noventa (90) Días Calendario posteriores a la fecha de adjudicación de la Buena Pro. El Comité podrá disponer la prórroga obligatoria de la referida Garantía, debiendo los Postores Calificados renovarla por los plazos antes señalados. La no renovación de la mencionada carta fianza generará la ejecución de la misma.

c.4) El monto de la Garantía de la Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta será de Siete millones quinientos mil con 00/100 Dólares (US$ 7 500 000,00).[71]

c.5) Una vez declarada la adjudicación de la Buena Pro, el Comité podrá disponer la ejecución de la correspondiente Garantía presentada por el Postor Calificado que resulte Adjudicatario, si el Postor Calificado no cumple con las obligaciones establecidas para la Fecha de Cierre por razones imputables al mismo.

c.6) La Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta presentada por un Postor Calificado que no resulte Adjudicatario será devuelta luego de quince (15) Días siguientes a la Fecha de Cierre.

d) Propuesta Técnica[72]

El Postor Precalificado presentará dentro del Sobre N° 2 su Propuesta Técnica, la cual estará compuesta por: a) Proyecto Técnico y b) Proyecto de Negocios, los cuales podrán tomar en cuenta la información disponible en la Sala de Datos de PROINVERSIÓN. Ambos documentos se presentarán de acuerdo a lo establecido en los Apéndices N° 1 y N° 2 del Anexo Nº 1 de las Bases.

e) Compromiso de constitución [73]

El Postor Precalificado y cada uno de sus integrantes, en el caso de ser un Consorcio, deberán presentar una Declaración Jurada de su intención de constituir una sociedad de propósito especial en el Perú, la misma que podrá adoptar cualquiera de las modalidades societarias reguladas por la Ley General de Sociedades del Perú, que actuará como Concesionario y cuyo Capital Social suscrito inicial mínimo requerido será equivalente a S/. 15 000 000,00 (Quince millones y 00/100 Nuevos Soles). Dicha sociedad se constituirá mediante aportes dinerarios en efectivo de los cuales una suma no menor equivalente al veinticinco por ciento (25%) del capital social inicial deberá ser pagada a la Fecha de Cierre y cuyo monto restante deberá ser completado conforme se establece en el Contrato de Concesión.

El(los) Inversionista(s) Estratégico(s) deberá(n) poseer y mantener la Participación Mínima desde la fecha de constitución del Concesionario hasta los plazos señalados en el Numeral 5.1.4 según corresponda. Luego de dichos plazos, el(los) Inversionista(s) Estratégico(s), en atención a lo que establezca el Contrato de Concesión, podrá transferir toda o parte de la Participación Mínima a otra empresa, debiéndose sujetarse para tal efecto a lo establecido en el Contrato de Concesión.

[71] Literal modificado mediante Circular N° 20.
[72] Literal modificado mediante Circular N° 06.
[73] Literal modificado mediante Circulares N° 06, N° 14 y N° 28

El formato de Declaración Jurada que deberá utilizarse se encuentra en el Apéndice N° 5 ó N° 6 del Anexo N° 5 de las Bases, en caso el Postor sea una Persona jurídica o un Consorcio, según corresponda.

f) Aceptación de las Bases del Concurso y Contrato[74]

El Postor Precalificado deberá presentar una Declaración Jurada donde hace constar que conoce las Bases y acepta la versión final del Contrato y se compromete a que en la eventualidad de ser declarado Adjudicatario, el Contrato de Concesión será firmado por la Sociedad Concesionaria constituida de acuerdo a lo indicado en el Literal e) del Numeral 7.1.

Este documento deberá entregarse según el modelo incluido como Apéndice N° 7 del Anexo N° 5 de estas Bases.

g) Declaración jurada de cumplimiento de ejecución de Obras mínimas identificadas y aprobadas por el MTC para el AICC[75]

El Postor Precalificado deberá presentar una Declaración Jurada donde hace constar que se compromete a cumplir con la ejecución de las Obras mínimas identificadas y aprobadas por el MTC para el AICC, conforme a lo estipulado en el Apéndice N° 4 del Anexo N° 1 de las Bases.

7.2 Contenido del Sobre N° 3: Propuesta Económica[76]

7.2.1 El Postor Calificado deberá presentar dentro del Sobre N° 3 su Propuesta Económica de acuerdo al Anexo N° 7.

7.2.2 La Propuesta Económica estará conformada por dos componentes:

1. Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA)
2. Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)

1. **Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA)**: La TUUA se clasifica en:

a. TUUA Doméstica (TUUAD): Esta se subdivide en:
   a.1 TUUA para residentes en Cusco
   a.2 TUUA para no residentes en Cusco

b. TUUA Internacional (TUUAI): Esta se subdivide en:
   b.2 TUUA para residentes en Cusco
   b.3 TUUA para no residentes en Cusco

Para efecto del Concurso, el Postor Precalificado ofertará una TUUA doméstica y una TUUA internacional para no residentes en Cusco. Las TUUAS Domésticas e Internacional para los residentes en Cusco, no serán consideradas en la

[74] Literal modificado mediante Circulares N° 06 y N° 12.
[75] Literal incorporado mediante Circular N° 9.
[76] Numeral modificado mediante Circulares N° 06, N° 29 y N° 33.

Propuesta Económica a presentar por los Postores Precalificados del Concurso, así como tampoco será considerada a efectos de determinar la Mejor Oferta.

Las TUUAs a ser ofertadas deberán ser formuladas considerando los siguientes importes máximos y mínimos, considerando hasta dos decimales y sin incluir IGV:

TUUA	Máximo En US$	Mínimo En US$
Doméstica		
Internacional		
Promedio :		

Los importes indicados en el cuadro anterior serán comunicados oportunamente mediante Circular.

2. **Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG):** corresponde al monto de ingresos a ser garantizados por el Concedente durante los quince (15) primeros años de la concesión contados a partir del inicio de la etapa de explotación, con la finalidad de cubrir el riesgo de la demanda.

El nivel máximo de Ingreso Mínimo Anual Garantizado por parte del Concedente será como sigue:

Año (t)	IMAG (USD)
Año 0	
Año 1	
Año 2	
Año 3	
Año 4	
Año 5	
Año 6	
Año 7	
Año 8	
Año 9	
Año 10	
Año 11	
Año 12	
Año 13	
Año 14	

Los valores no incluyen IGV

Los valores del IMAG indicados en el cuadro anterior serán comunicados oportunamente mediante Circular.

El Postor Precalificado deberá ofertar un porcentaje de descuento a ser aplicado a todos los importes antes indicados.

El porcentaje de descuento no podrá ser mayor a cien por ciento (100%) ni menor a cero (0). Adicionalmente dicho porcentaje deberá ser consignado con dos decimales.

7.2.3 El Postor Precalificado deberá presentar su Propuesta Económica dentro del Sobre N° 3, que deberá comprender los siguientes formularios:

i) Formulario 1 del Anexo N° 7, Modelo de Oferta Económica - Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA): Se deberán consignar las TUUA Doméstica y TUUA Internacional.

ii) Formulario 2 del Anexo N° 7, Modelo de Oferta Económica – Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG): Se deberá consignar el porcentaje de descuento ofertado por el Postor Precalificado, aplicable a todos los importes anuales del IMAG consignado en el Numeral 2 del Numeral 7.2.2 precedente.

7.2.4 Cada uno de los formularios indicados se presentará, dentro del Sobre N° 3, en sobres individuales debidamente cerrados y claramente rotulados en su anverso como "Sobre N° 3 - Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA)", "Sobre N° 3 - Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)", según corresponda.

7.2.5 La Propuesta Económica presentada por los Postores Calificados deberá permanecer vigente cuando menos hasta treinta (30) Días después de la Fecha de Cierre, aún cuando dicha Propuesta Económica no hubiese sido declarada ganadora.

Quedará sin efecto toda Propuesta Económica que tuviese una vigencia menor. El Comité podrá disponer la prórroga obligatoria de las Propuestas Económicas.

7.2.6 A los efectos de este Concurso, la presentación del Sobre N° 3 por parte de un Postor Calificado constituye una Propuesta Económica irrevocable que implica el sometimiento, sin excepción, del Postor Calificado a todos los términos y condiciones de las Bases y del Contrato y a lo establecido en su Propuesta Económica.

8. ACTO DE RECEPCION DE SOBRES Nº 2 y Nº 3, APERTURA Y EVALUACIÓN DEL SOBRE Nº 2

8.1 Acto de Recepción de los Sobres N° 2 y N° 3 y Apertura del Sobre N° 2

8.1.1 La presentación de los Sobres N° 2 y N° 3 deberá realizarse de acuerdo a las reglas generales previstas en el Numeral 4. Sin perjuicio de ello, el Comité otorgará hasta treinta (30) minutos de tolerancia para su presentación.

En el caso que todos los Postores Precalificados se encontrasen presentes antes de transcurrido el plazo de tolerancia, el Comité podrá iniciar el acto de recepción de los Sobres N° 2 y N° 3.

8.1.2 El Presidente del Comité o la persona que lo sustituya, recibirá los Sobres N° 2 y Nº 3, ante la presencia de Notario Público, quien en cada caso, procederá a la apertura de los Sobres Nº 2, en el orden en que fueron presentados por los Postores Precalificados.

8.1.3 Abiertos los Sobres N° 2, el Notario Público rubricará y sellará todas las páginas foliadas de los documentos contenidos en éstos y entregará los mismos al Comité para su evaluación, la cual se efectuará conforme a lo estipulado en el numeral 8.2. El Sobre Nº

2 será rechazado si es que no se presentase alguno de los documentos solicitados o si los mismos no cumpliesen con las formalidades descritas en las presentes Bases.[77]

8.1.4 Los Sobres N° 3 sin abrir serán sellados y quedarán bajo custodia del Notario Público hasta la fecha en que se realice el Acto de Apertura del Sobre N° 3 y la Adjudicación de la Buena Pro. La fecha de este acto se indica en el Cronograma del Concurso.

8.1.5 Finalizado el acto, se levantará el acta respectiva, la misma que firmarán los miembros del Comité y los Postores Precalificados que así lo deseen hacer.

8.2 Evaluación del contenido del Sobre N° 2[78]

8.2.1 El contenido del Sobre N° 2 será evaluado por el Comité de Evaluación del Sobre N° 2 designado por el Comité. Corresponde al Comité la decisión de declarar técnicamente aceptados los Sobres N° 2 presentados por los Postores Precalificados. La decisión del Comité respecto a la aceptación técnica deberá ser comunicada individualmente a cada Postor Precalificado que haya presentado propuestas, en el plazo establecido en el Cronograma.

8.2.2 El Comité de Evaluación del Sobre N° 2 se encuentra facultado para solicitar al Postor Precalificado, en el plazo que dicho Comité apruebe, las precisiones, aclaraciones, ajustes y/o modificaciones no sustanciales en relación a los Defectos que puedan presentar los documentos contenidos en el Sobre N° 2, las cuales deberán ser subsanadas en el plazo que se otorgue.

8.2.3 Asimismo, el Comité de Evaluación del Sobre N° 2 se encuentra facultado para solicitar al Postor Precalificado, en el plazo que éste apruebe, la sustentación oral de los documentos contenidos en el Sobre N° 2.

8.2.4 Los resultados de la evaluación de los documentos contenidos en el Sobre N° 2 serán consignados en un acta de evaluación que será firmada por los miembros del Comité de Evaluación del Sobre N° 2 y esos resultados serán la base para que el Comité declare técnicamente aceptable o no los Sobres N° 2.

8.2.5 La Propuesta Técnica contenida en el Sobre N° 2 será declarada técnicamente aceptable por el Comité cuando cumplan con el puntaje mínimo que se establezca para tal efecto, sobre la base de determinados criterios de evaluación. El puntaje mínimo y los referidos criterios de evaluación serán aprobados por el Comité y comunicados a los Postores mediante Circular.

8.2.6 La decisión del Comité sobre los resultados de la evaluación de la propuesta contenida en los Sobres N° 2 tiene el carácter de definitiva y no dará lugar a reclamo ni impugnación alguna por los Postores Precalificados.

[77] Numeral modificado mediante Circular N° 06.
[78] Numeral modificado mediante Circular N° 06.

8.2.7 El Comité declarará como Postores Calificados sólo a aquellos Postores Precalificados que hayan presentado Propuestas Técnicas admitidas y consideradas técnicamente aceptables. Sólo los Postores Calificados pasarán a la etapa siguiente del Concurso, que es la apertura del Sobre Nº 3.

8.2.8 La Propuesta Técnica del Adjudicatario formará parte del Contrato de Concesión.

9. APERTURA DEL SOBRE N° 3 Y ADJUDICACIÓN DE LA BUENA PRO

9.1 Acto de Apertura y Evaluación del Sobre N° 3 (Propuestas Económicas)[79]

9.1.1. El Presidente del Comité o la persona que lo sustituya dará inicio al acto de Apertura de los Sobres Nº 3 y Adjudicación de la Buena Pro en presencia de Notario Público en el lugar y hora señalados mediante Circular, comunicando los resultados de la evaluación de los Sobres N° 2 de los Postores Precalificados a los asistentes a dicho acto.

9.1.2. Si alguno de los Formularios que conforman la Propuesta Económica contenida en los Sobres N° 3 de los Postores Calificados no cumpliese con los requisitos establecidos por estas Bases, sean mayores a los montos máximo establecidos en las Bases o se presentase en forma condicionada, la Propuesta en su conjunto, será considerada por el Comité como una Propuesta Económica no válida.

9.1.3. A continuación se procederá a la apertura del Sobre N° 3 y a su vez, el "Sobre N° 3 - Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA)" correspondiente a los Postores Calificados en el orden en que fueron presentados los Sobres y se dará lectura de su contenido, verificando que las Propuestas Económicas se ajusten a lo establecido en las Bases.

Posteriormente, se determinará la TUUA promedio por cada Postor Calificado, conforme a lo establecido en la siguiente fórmula:

$$TUUA_i = 0{,}86 * TUUAD_i + 0{,}14 * TUUAI_i$$

Donde:

$TUUA_i$: TUUA promedio del Postor Precalificado "i"
$TUUAD_i$: TUUA doméstica ofertada por el Postor Precalificado "i"
$TUUAI_i$: TUUA internacional ofertada por el Postor Precalificado "i"

9.1.4. Posteriormente, se ordenarán las ofertas de menor a mayor en función a la TUUA promedio, verificándose si existe empate respecto de la TUUA promedio ofertada obtenida para cada Postor Calificado.

9.1.5. En caso no exista empate, se procederá de acuerdo a lo establecido en el Literal a) del Numeral 9.2.1 y se abrirán únicamente el "Sobre N° 3 – Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)" del Postor Calificado que hubiera obtenido la menor TUUA

[79] Numeral modificado mediante Circular Nº 6 y Nº 33.

promedio. En este supuesto, los "Sobres N° 3 – Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)" debidamente cerrados, de los demás Postores Calificados, pasarán a custodia del notario público hasta la Fecha de Cierre.

En caso de empate respecto del "Sobre N° 3 - Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA)" se seguirá el procedimiento establecido en el Numeral 9.1.6.

9.1.6. A continuación se abrirán los "Sobre N° 3 – Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)" de aquellos Postores Calificados que empataron según lo indicado en el numeral precedente. Las ofertas se ordenarán de mayor a menor en función al porcentaje de descuento propuesto, pudiendo darse los siguientes casos:

a) Si alguno de los porcentajes de descuento se encontrara fuera del límite máximo de descuento preestablecido en el numeral 2 del Numeral 7.2.2 de las Bases, la propuesta será considera no válida.

b) Si los porcentajes de descuento son menores al límite máximo preestablecido, se verificará que las ofertas se ajusten a lo establecido en las Bases, se procederá de acuerdo a lo indicado en el Literal b) del Numeral 9.2.1.

9.2 Proceso de Adjudicación[80]

9.2.1 Se adjudicará la Buena Pro a aquel Postor Calificado que haya obtenido la Mejor Oferta, de acuerdo a lo siguiente:

a) Al que haya obtenido la menor TUUA promedio conforme al procedimiento indicado en el Numeral 9.1.3. o

En caso de empate en la TUUA promedio:

b) Al que propuso el mayor descuento respecto del IMAG conforme Numeral 9.1.5

9.2.2 En caso de empate en el "Sobre N° 3 – Descuento por Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)" se procederá de la siguiente forma:

Los Postores Calificados que empataron tendrán un plazo de hasta dos (2) horas para presentar un nuevo Sobre N° 3 debidamente cerrado conteniendo el Formulario 3 del Anexo N° 7, Modelo de Oferta Económica – Retribución por Servicios No Aeroportuarios, firmado por el respectivo Representante Legal del Postor Calificado, en el cual deberá consignar el porcentaje de Retribución por los Servicios No Aeroportuarios ofertado por el Postor Calificado.

Para efecto de lo señalado en el párrafo anterior, la Retribución por Servicios No Aeroportuarios corresponde a un porcentaje de los ingresos provenientes de los Servicios no Aeroportuarios que equivale a la contraprestación económica que el Concesionario estará obligado a pagar a favor del Concedente a partir de la etapa de explotación y durante la vigencia de la Concesión.

El Postor Calificado deberá ofertar un porcentaje de estos ingresos por Servicios no Aeroportuarios como Retribución.

[80] Modificado mediante Circulares N° 6 y N° 33.

El porcentaje de Retribución por Servicios no Aeroportuarios deberá ser mayor a ..... por ciento (...%) y consignado con dos decimales. Dicho porcentaje mínimo será comunicado oportunamente mediante Circular.

9.2.3 Abiertos los sobres, se verificará que las ofertas se ajusten a lo establecido en las Bases y se procederá a dar lectura a su contenido. Acto seguido, se ordenarán las ofertas de mayor a menor en función al porcentaje de Retribución por Servicios No Aeroportuarios ofertado y el Comité seleccionará como Adjudicatario de la Buena Pro, al Postor Calificado que ofertó el mayor porcentaje de Retribución por Servicios No Aeroportuarios.

En caso alguno de los Postores Calificados que empataron, no presentase un nuevo Sobre N° 3 – Retribución por Servicios No Aeroportuarios, se considerará que su propuesta es igual a cero (0).

9.2.4 De no presentarse ningún nuevo Sobre N° 3 o subsistiese el empate por concepto de Retribución por Servicios No Aeroportuarios, se adjudicará la buena pro mediante sorteo dirigido por el Notario Público en el mismo acto, de acuerdo al mecanismo que en ese momento establezca el Comité.

9.2.5 Será suficiente la recepción de una (1) Propuesta Económica válida para adjudicar la Buena Pro.

9.2.6 Concluido el proceso de Adjudicación de la Buena Pro el Notario Público levantará un acta, la misma que deberá ser suscrita por los miembros del Comité, o quien lo represente, el Adjudicatario y por los demás Postores Calificados que deseen hacerlo.

10. IMPUGNACIÓN

10.1 Procedimiento de Impugnación

10.1.1 Cualquier Postor Calificado podrá interponer un recurso de impugnación ante el Comité contra la adjudicación de la Buena Pro. Dicha impugnación deberá constar como una observación en el acta notarial del Acto de Apertura del Sobre N° 3 y Adjudicación de la Buena Pro, y deberá estar debidamente sustentada, por escrito, dentro del plazo máximo de ocho (08) Días contados a partir del Día siguiente al de la adjudicación de la Buena Pro. El Comité resolverá dicha impugnación dentro del plazo máximo de diez (10) Días contado a partir de la fecha de presentación del escrito correspondiente.[81]

10.1.2 Contra la resolución del Comité el Postor afectado podrá interponer recurso de apelación ante el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN dentro del plazo de los tres (03) Días contados a partir del día siguiente de la fecha de recepción de la resolución del Comité. La apelación también podrá ser interpuesta contra la resolución ficta de denegatoria de impugnación en el caso que, vencido el plazo de diez (10) Días para que el Comité resuelva la impugnación presentada, éste no hubiera emitido la correspondiente resolución. En este último caso, el plazo para interponer la apelación se computará a partir del día siguiente al del vencimiento del indicado plazo de diez (10) Días.

[81] Numeral modificado mediante Circulares N° 6 y N° 25.

10.1.3 La apelación interpuesta contra la resolución expresa o ficta del Comité será resuelta en segunda y última instancia, por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, dentro de un plazo no mayor de treinta (30) Días contados a partir del día de su interposición. La resolución en segunda y última instancia será final e inapelable.

10.2 Garantía de Impugnación

10.2.1 Ninguna impugnación se considerará válidamente interpuesta y carecerá de todo efecto a menos que, dentro de los tres (03) Días siguientes a la fecha de la adjudicación de la Buena Pro, el Postor impugnante entregue al Comité una fianza bancaria solidaria, irrevocable, incondicional, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, de acuerdo al Apéndice N° 3 del Anexo N° 9, a favor de PROINVERSIÓN. Dicha fianza bancaria deberá ser emitida por una Banco Local, de los detallados en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 6 de estas Bases, y su monto será igual al 1% del monto total de la inversión que se establezca.

En caso se trate de una fianza emitida por un Banco Internacional de Primera Categoría, se requerirá que la misma sea visada y confirmada por algún Banco Local consignados en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 6.[82]

10.2.2 Dicha garantía de impugnación podrá ser ejecutada por PROINVERSIÓN, en caso se declare infundado o improcedente el recurso de apelación presentado por el Postor o en caso que dicho recurso de apelación no fuera interpuesto dentro del plazo establecido en el Numeral 10.1.2 y quedará consentida la resolución respectiva (expresa o ficta) del Comité. En caso la impugnación o el recurso de apelación interpuesto se declare fundado, se devolverá la garantía de impugnación al Postor respectivo, no generando intereses a su favor.

10.2.3 La vigencia de la garantía de impugnación a que se refiere este Numeral será de sesenta (60) Días contados a partir de la Fecha de Cierre del Concurso.

11. SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DEL CONCURSO

El Concurso podrá ser suspendido o cancelado o dejado sin efecto, en cualquier momento y sin necesidad de expresar causa alguna, si así lo estimare conveniente el Comité, sin incurrir en responsabilidad alguna. Esta decisión no es impugnable.

12. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE OPERACIÓN Y CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN[83]

La Sociedad Concesionaria deberá suscribir un Contrato de Operación y un Contrato de Construcción para efecto de la ejecución y explotación del AICC, conforme a los siguientes términos:

a) Si la Sociedad Concesionaria precalificó en atención a lo señalado en el literal a) del Numeral 5.1.1 entonces deberá suscribir un Contrato de Operación con la persona

[82] Numeral modificados mediante Circular N° 6.
[83] Numeral incorporado mediante Circulares N° 14 y N° 26.

jurídica o el Integrante del Consorcio que haya acreditado los requisitos técnicos exigidos en dicho Literal.

El Contrato de Construcción a ser suscrito con la Sociedad Concesionaria que precalificó bajo el supuesto indicado en el párrafo precedente, podrá ser con una empresa o consorcio de empresas elegidas libremente por el Concesionario.

b) Si la Sociedad Concesionaria precalificó en atención a lo señalado en el literal b) del Numeral 5.1.1, entonces deberá suscribir un Contrato de Operación con el Operador Aeroportuario integrante del Consorcio. En lo que respecta al Contrato de Construcción, el mismo deberá ser suscrito con la persona jurídica o el Integrante del Consorcio que haya acreditado los requisitos técnicos exigidos en el Literal b) del Numeral 5.1.1. Si los requisitos exigidos han sido acreditados por dos o más empresas, el Contrato de Construcción deberá ser suscrito con la persona jurídica o el Integrante del Consorcio que haya acreditado el requisito técnico i) o el requisito técnico ii), ambos exigidos en el Literal b) del Numeral 5.1.1.

El Contrato de Operación y el Contrato de Construcción deberán ser presentados a la fecha de toma de posesión indicada en el Contrato de Concesión.

13. PROCEDIMIENTO DE CIERRE

13.1 Fecha de Cierre

La Fecha de Cierre se llevará a cabo en el lugar y hora que se indicará por Circular y se llevará a cabo en presencia de Notario Público, quien certificará los actos a que se refiere el Numeral 13.2 de las presentes Bases. Los gastos notariales de dicha intervención serán sufragados por el Adjudicatario.[84]

En caso que el adjudicatario no cumpla los requisitos previstos en las Bases para este acto, el Comité dejará sin efecto la adjudicación de la Buena Pro y dispondrá la ejecución de la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de Propuesta del Postor. En este caso, el Comité, a su solo criterio, podrá adjudicar la Buena Pro al Postor Calificado que obtuvo la segunda Mejor Oferta y/o adoptar cualquier otra decisión que juzgue conveniente.[85]

13.2 Actos de Cierre

En la Fecha de Cierre tendrán lugar los siguientes actos:

13.2.1 El Adjudicatario entregará los siguientes documentos:

a. Los documentos del Sobre N° 1 entregados en copia simple deberán ser presentados en original o copia legalizada notarial o consular con refrendo del Ministerio de Relaciones Exteriores, según sea el caso. No obstante, en caso que el Adjudicatario o los Integrantes del Consorcio, de ser el caso, procedan de un país miembro contratante (signatario) del "Convenio Suprimiendo la Exigencia de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros" adoptado el 5 de octubre de 1961 en la Ciudad de la Haya, Reino de los Países Bajos, aprobado mediante Resolución Legislativa N° 29445 y ratificado por

[84] Párrafo modificado mediante Circular N° 25.
[85] Párrafo modificado mediante Circular N° 06.

Decreto Supremo Nº 086-2009-RE, bastará que los referidos documentos cumplan con las condiciones establecidas en el citado convenio, siempre y cuando el respectivo país no haya observado la adhesión del Perú.[86]

b. Acreditación, por parte del Adjudicatario, de la inscripción en la Oficina Registral correspondiente de los poderes del Representante Legal de la persona jurídica que suscribirá el Contrato de Concesión, así como de los poderes del Representante Legal del Adjudicatario, de conformidad con lo señalado en el Numeral 2.2.4.[87]

c. Entregar el Testimonio de la escritura pública de constitución social y estatuto de la persona jurídica constituida por el Adjudicatario quien suscribirá el Contrato de Concesión, con la constancia de inscripción registral. La constitución de la sociedad será en el Perú, con los mismos socios, accionistas o integrantes y en las mismas proporciones que éstos mantenían en la fecha de adjudicación de la Buena Pro, con un capital social suscrito mínimo de acuerdo al Literal e) del Numeral 7.1.[88]

d. Copia legalizada notarialmente de los asientos del libro de matrícula de acciones o documento equivalente, en donde conste la conformación del accionariado o de las participaciones de la persona jurídica constituida como Sociedad Concesionaria, con una antigüedad no mayor a diez (10) Días Calendario previos a la Fecha de Cierre.[89]

e. Acreditación del pago efectuado por el Adjudicatario de los Gastos por Actos Preparatorios del Proceso. Dicho pago se realizará en la forma que el Comité comunicará oportunamente mediante Circular.[90]

f. El Adjudicatario deberá entregar los demás documentos señalados en el Contrato de Concesión.

13.2.2 Obligaciones a cargo del Estado

a. Haber verificado la promulgación del Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley N° 25570, norma complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el Artículo 6 de la Ley N° 26438, por el cual se otorga la garantía del Estado en respaldo de todas y cada una de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato de Concesión.

b. PROINVERSIÓN devolverá al Adjudicatario la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de Propuesta.

c. PROINVERSION entregará un ejemplar de los Convenios de Estabilidad Jurídica previstos en los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757, en la medida que el Adjudicatario hubiera aplicado a dichos Convenios, dentro de los diez (10) Días siguientes a la fecha de Adjudicación de la Buena Pro.

Esta obligación no será aplicable:

[86] Literal modificado mediante Circular Nº 06.
[87] Literal modificado mediante Circular Nº 27.
[88] Literal modificado mediante Circular Nº 06.
[89] Literal modificado mediante Circular Nº 20.
[90] Literal modificado mediante Circular Nº 06.

- Si tal(es) Contrato(s) de Estabilidad Jurídica ha(n) sido ya firmado(s) e intercambiado(s) entre las partes correspondientes antes de la Fecha de Cierre.
- Si el Concesionario y/o sus accionistas deciden no suscribir aquellos contratos, hecho que se presumirá de pleno derecho si la correspondiente solicitud para la suscripción de los contratos de estabilidad jurídica no es presentada por el Concesionario y/o por sus accionistas a PROINVERSIÓN o, en su caso, a la Autoridad Gubernamental correspondiente dentro del plazo de diez (10) Días luego de la Adjudicación de la Buena Pro.
- Si PROINVERSIÓN o la Autoridad Gubernamental, en su caso, acreditan que no se ha cumplido con las condiciones que las normas aplicables establecen para que el Concesionario suscriba tales contratos de estabilidad jurídica.

Lo señalado en el presente Literal no enerva el derecho del adjudicatario de la buena pro de solicitar posteriormente el Convenio de Estabilidad Jurídica conforme lo señalado en las normas vigentes sobre la materia.[91]

13.3 Celebración del Contrato de Concesión

Verificado el cumplimiento de los actos señalados en los Numerales 13.2.1 y 13.2.2 el representante legal del Concesionario procederá a suscribir el Contrato de Concesión así como el representante del Concedente, dándose de esta forma por celebrado el Contrato de Concesión.

13.4 Entrada en Vigencia del Contrato de Concesión[92]

La vigencia del Contrato de Concesión se encuentra regulada según los contenidos de la Cláusula Cuarta del Contrato.

13.5 Ejecución de la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de Propuesta

- Si el Adjudicatario incumple cualquiera de sus obligaciones previstas para la Fecha de Cierre señaladas en el Numeral 13.2.1 por razones imputables a él, PROINVERSIÓN podrá ejecutar la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta del Postor Precalificado, en forma inmediata y sin necesidad de aviso previo al Adjudicatario. La ejecución de dicha garantía no limita o restringe cualquier otro derecho que pudiera tener PROINVERSIÓN frente al Adjudicatario que incumplió con sus obligaciones con relación a su propuesta.

  En caso de incumplimiento del Adjudicatario, el Comité tendrá la facultad, pero no la obligación, de aceptar la propuesta del Postor Calificado que haya obtenido la segunda Mejor Oferta. En tal caso, el Comité notificará al Postor titular de tal propuesta, comunicándole su decisión de declararlo el nuevo Adjudicatario, informándole además, el procedimiento de cierre y la fecha, hora y lugar en que este se llevará a cabo.

- De darse el caso, el nuevo Adjudicatario deberá extender la vigencia de su Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta Económica por el plazo que le comunique el Comité, caso contrario, el Comité podrá ejecutar dicha garantía.

[91] Párrafo incorporado mediante Circular N° 13.
[92] Numeral modificado mediante Circular N° 13.

- PROINVERSIÓN y/o el Comité podrán iniciar todas las acciones legales que les permitan las Leyes Aplicables como consecuencia directa o indirecta del incumplimiento del Adjudicatario original.

14. DISPOSICIONES FINALES

14.1 Leyes Aplicables

Estas Bases, los documentos que las integran las Circulares, y el Contrato de Concesión se regirán e interpretarán de acuerdo a las Leyes Aplicables, señaladas en el Numeral 1.3.

14.2 Destino y utilización de los recursos que se generen para el Estado

La distribución de los fondos que perciba el Estado por la Concesión, de ser el caso, se realizará según lo dispuesto por la tercera disposición complementaria de la Ley de Bases de la Descentralización. Asimismo, los recursos del FONCEPRI serán determinados de acuerdo al Decreto Supremo 021-98-PCM, de ser el caso.

14.3 Conformidad de la Contraloría General de la República

Las presentes Bases, así como el Contrato derivado del presente proceso, deberán incorporar los aspectos pertinentes del informe, si lo hubiere, que emita la Contraloría General de la República, según corresponda, en aplicación del Literal "L" del Artículo 22 de la Ley Nº 27785.

ANEXO N° 1

Apéndice 1[93]

PROPUESTA TÉCNICA

La Propuesta Técnica deberá estar compuesta por los siguientes documentos:

1. Memoria general del proyecto
2. Planos
3. Plan de negocio
4. Plan de implantación
5. Equipo técnico

1. Memoria general del proyecto

La memoria consistirá en un documento que recoja la descripción general del proyecto técnico y funcional de la infraestructura aeroportuaria, de forma que defina y justifique las características y aspectos básicos del conjunto de las instalaciones con referencia a los planos realizados. La memoria general estará limitada a un máximo de 100 páginas en formato MS Word, y en ella figurarán los siguientes contenidos:

- Descripción general de la solución adoptada para el proyecto (área de movimiento, área terminal, urbanizaciones y accesos, instalaciones, sistemas y equipamientos), definiendo las fases del mismo: obras y equipamientos a ejecutar para la apertura del Aeropuerto y para ampliaciones posteriores, a lo largo de la concesión.
- Descripción de la solución adoptada para acometer los movimientos de tierras: volúmenes necesarios, métodos propuestos para mejora de terrenos, maquinaria propuesta, insumos requeridos, justificación del presupuesto asignado y plan de obra.
- Listado de mejoras respecto a los Requisitos Técnicos Mínimos y justificación.
- Cualesquiera otros aspectos técnicos a destacar en la Propuesta Técnica.

Para la elaboración de la Propuesta Técnica, y en concreto de la presente memoria, se podrá consultar la documentación técnica sobre el AICC y el AIVA que está disponible en la Sala de Datos.

2. Planos

La Propuesta Técnica deberá incluir una colección completa de planos que provean suficiente detalle técnico sobre las características geométricas del área de movimiento, del área terminal y de los accesos, así como la ubicación de equipamientos y sistemas aeroportuarios.

Los planos deberán entregarse en soporte digital, en formato PDF y cuyo tamaño de impresión por defecto será UNE A-3, correctamente escalados. El número de planos no está limitado, si bien la colección de planos deberá incluir, como mínimo, la siguiente información:

- Servidumbres físicas de aeródromo (planos de obstáculos)
- Planta general del aeródromo (configuración geométrica)
- Planta general del área terminal
- Movimientos de tierras y nivelación de la explanación
- Drenajes
- Pavimentos

[93] Modificado mediante Circular N° 9, N° 26 y N° 28.

- Iluminación y balizamiento
- Equipamientos de navegación aérea
- Servidumbres radioeléctricas
- Viales y cerramientos
- Abastecimiento de agua y saneamiento
- Canalizaciones eléctricas
- Planta general del edificio terminal de pasajeros
- Urbanización y accesos
- Integración paisajística y jardinería

3. Plan de negocio

La Propuesta Técnica deberá incluir un documento de descripción general de negocio de la concesión. Este documento estará limitado a un máximo de 30 páginas en formato MS Word, y en él figurarán los siguientes contenidos:

- Tráfico previsto para toda la Concesión (incluyendo el AIVA desde la fecha de Toma de Posesión hasta el inicio de la Explotación del AICC), de pasajeros y operaciones:
  - Desagregación de tráfico previsto según doméstico e internacional
  - Planificación de rutas previstas incluyendo la fecha de apertura de las mismas
  - Metodología de previsión de demanda y justificación de las hipótesis macroeconómicas y sociales asumidas
- Previsión de ingresos no aeronáuticos, tales como retail, restaurantes, estacionamientos, entre otros:
  - Importes anuales durante la gestión del AIVA y la concesión del AICC, desagregados por conceptos
  - Metodología de previsión de ingresos no aeronáuticos y justificación de las hipótesis asumidas
- Previsión de costos de explotación:
  - Importes anuales de costos durante la gestión del AIVA y la concesión del AICC, según los principales conceptos de operación
  - Metodología de previsión de costos de explotación y justificación de las hipótesis asumidas
- Planificación anual de aportaciones de capital.

El Plan de negocio deberá estructurarse en Nuevos Soles y en Dólares a precios corrientes, facilitando las hipótesis de inflación asumidas y su justificación.

4. Plan de implantación

La Propuesta Técnica deberá incluir un plan de implantación de la infraestructura y la calendarización de las obras a realizar, según su naturaleza, a contar desde la fecha de inicio de construcción de la misma. Deberá entregarse con un formato de Diagrama de Gantt, especificando cada una de las fases de implantación previstas, la fecha prevista de puesta en explotación del AICC y una descripción justificativa del mismo (máximo de 10 páginas).

5. Equipo técnico

La solvencia técnica del equipo humano deberá proponerse mediante la presentación de la siguiente documentación, que formará parte de la Propuesta Técnica:

- Organización (organigrama y descripción de funciones) del equipo técnico que estará a cargo de la explotación del AICC.

- Indicación de los perfiles de los siguientes profesionales que como mínimo integrarán el equipo técnico a ser contratado para la fase de explotación del AICC, los cuales deberán cumplir como mínimo con los Requisitos Técnicos Mínimos estipulados en el Apéndice 4 del Anexo N° 1 de las Bases.

  - Jefe de Seguridad
  - Jefe de Operaciones

ANEXO N° 1

Apéndice 2[93]

PROPUESTA TÉCNICA

Obras Mínimas identificadas y aprobadas por el MTC que deberán ser obligatoriamente contempladas en la Propuesta Técnica

ÁREA DE MOVIMIENTO	
Obra	**Concepto**
1	Movimientos de tierras explanación principal
2	Pavimentación de la pista L=4.000 m y vial perimetral
3	Pavimentación de las TWY, conectores L=3.950 m y plataforma viraje
4	Pavimentación de la plataforma de estacionamiento 104.500 m2
5	Patio de handling y vehículos aeropuerto 8.000m2
6	Drenaje de RWY + TWYs
7	Señalización horizontal campo de vuelo
8	Separador de hidrocarburos en lado aire
9	Edificio Servicio de extinción de incendios SEI 1.950 m2
10	Reposición de servicios afectados
11	Ampliación de la plataforma de estacionamiento en 12.800m2
12	Rehabilitación de pavimentos de campo de vuelo
13	Ampliación de TWY paralela en 1.000 m
ÁREA TERMINAL	
Obra	**Concepto**
14	Terminal de pasajeros 30.000m2 para 3,5 Mpax.
15	Playa vehicular 10.000 m2
16	Obra civil en TWR y edificio para centro de control
17	Mangas de embarque
18	Urbanización general 60.000 m2 predios más 9.000m2 de calles
19	Terminal de carga 1.500 m2
20	Edificio mantenimiento/multipropósito 1.225 m2
21	Hangar de AG 1.370m2
22	Depósito de almacenamiento de aguas pluviales
23	Punto limpio (centro de gestión de residuos)
24	Estación depuradora de aguas
25	Central eléctrica 1.000m2, anillos M.T. y sist. eléctricos aeroportuarios
26	Carretera y accesos 1+1 de 1,5 km
27	Ampliación terminal de pax. a 40.000 m2 para 5 Mpax.
EQUIPAMIENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	
Obra	**Concepto**
28	Comunicaciones ATM (VHF, SCV, AFTN, ATIS)

[93] Modificado mediante Circular N° 30.

29	Sistemas de TWR
30	Radar SSR* (Se reutilizaría el existente en Cusco)
31	Estación meteorología AWOS más antenas
32	Navaids (ILS Cat II & DVOR/DME)
33	Ayudas visuales (PAPIS, mangas, faro)
34	Balizamiento completo de área de movimiento (RWY+TWY+Apron)
35	Sistema de guiado y atraque en rampa
36	Sistemas eléctricos de la subestación eléctrica
37	Grupos electrógenos 2.250kVA
EQUIPAMIENTOS AEROPORTUARIOS EN ÁREA DE MANIOBRAS	
Obra	**Concepto**
38	Vehículos y equipamientos SEI
EQUIPAMIENTOS ÁREA TERMINAL	
Obra	**Concepto**
39	Sistemas comunes (BMS, Relojes, antiincendios, PAS, LAN, MATV, TETRA)
40	Equipos de operaciones aeroportuarias (AODB, FIDS, BHS, CUTE, CGA)
41	Equipos de security aeroportuaria (filtros, CCTV, ACS)
42	Sistema de gestión de playas vehiculares* (a concesionar a un 3º)
43	Equipamiento mínimo mantenimiento aeroportuario
44	Equipamiento ampliación de edificio terminal
ACOMETIDAS Y CERCO PERIMETRAL	
Obra	**Concepto**
45	Suministros de agua, saneamiento y linea eléctrica
46	Cerco perimetral aeroportuario
SEGURIDAD Y SALUD	
Obra	**Concepto**
47	Seguridad y salud
INTANGIBLES	
Obra	**Concepto**
48	Actuaciones ambientales
49	Contingencias del proyecto
50	Ingeniería del proyecto
51	OSITRAN + Supervisión de las obras
52	Puesta en marcha: procedimientos, preparación OACI, calibraciones
53	Certificación aeropuerto

ANEXO N° 1

Apéndice 3[94]

PROPUESTA TÉCNICA

Declaración Jurada Del Postor
Referencia: Literal g) del Numeral 7.1 de las Bases

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento que forma parte de nuestra Propuesta Técnica, el compromiso de cumplir estrictamente con los Requisitos Técnicos Mínimos y de ejecutar la totalidad de las Obras mínimas identificadas y aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, de acuerdo a los términos y condiciones contenidos el Apéndice N° 2 del Anexo N° 1 de las Bases del mencionado Concurso.

.....(1), ...(2) de .....(3) de .....(4)

Postor

.....(5)
.....(6)
.....(7)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Nombre completo del Postor
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

[94] Incorporado mediante Circular N° 6 y modificado mediante Circular N° 26.

ANEXO N° 1

Apéndice 4[95]

PROPUESTA TÉCNICA

Requisitos Técnicos Mínimos

El objeto del presente capítulo es establecer los criterios básicos de diseño y las especificaciones técnicas y funcionales que han de regir el diseño del nuevo AICC.

En base a estos criterios y especificaciones se obtienen unos medios aeroportuarios y unas superficies a construir para que, en cada escenario de operación, la infraestructura cumpla con los niveles de calidad objetivo; es por ello que, tanto los medios aeroportuarios como la superficies definidas para cada elemento aeroportuario deben entenderse como valores mínimos.

En este sentido, se ha escrito este capítulo como guía para el equipo proyectista, a ser usado como base de evaluación de las distintas propuestas que se presenten a concurso.

Con objeto de estructurar los requisitos técnicos, se ha dividido su descripción en los siguientes bloques:

- **Requisitos técnicos para la solvencia técnica**: se describen los requisitos mínimos del equipo técnico que dirigirá la explotación del AICC.
- **Requisitos técnicos del área de movimiento:** se describen los requisitos mínimos y normas de referencia para el diseño de los elementos del campo de vuelo.
- **Requisitos técnicos mínimos de la torre de control:** se describen los requisitos mínimos y normas de referencia para el diseño y construcción de la torre de control.
- **Equipamientos mínimos de navegación aérea:** se enumeran y describen los equipamientos mínimos necesarios para los servicios de navegación aérea.
- **Requisitos técnicos del área terminal:** se detallan los requisitos mínimos de los principales elementos del Área Terminal (edificaciones, instalaciones y zonas a urbanizar).
- **Requisitos técnicos mínimos del edificio terminal de pasajeros**: se detallan los criterios y los requisitos básicos de los elementos principales del edificio terminal de pasajeros.
- **Equipamientos mínimos del edificio terminal:** se enumeran y describen los equipamientos mínimos necesarios para prestar los servicios a los pasajeros en el edificio terminal de pasajeros.

Requisitos mínimos del equipo técnico

Se deberá contar como mínimo con un Jefe de Operaciones y un Jefe de Seguridad. Este personal deberá contar con la experiencia mínima demostrable que ha de acumular para garantizar el buen desempeño y éxito de la puesta en marcha del aeropuerto:

- Jefe de Operaciones: Deberá contar con un mínimo de cinco (5) años en cargos gerenciales operacionales en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a un (1) millón de pasajeros anuales y con experiencia en actividades operativas, técnicas administrativas y de seguridad en aeropuertos que individualmente hayan acreditado un tráfico mayor a un (1) millón de pasajeros anuales.
- Jefe de Seguridad: Deberá contar con un mínimo de cinco (5) años en cargos gerenciales en la industria aeroportuaria (aeropuertos, aerolíneas, y otros relacionados) referida a supervisión y ejecución de actividades de seguridad aeroportuaria (safety and security) en aeropuertos con un tráfico mayor a un (1) millón de pasajeros anuales.

Requisitos técnicos mínimos del área de movimiento

A continuación se relacionan las características técnicas mínimas que deben incluir los elementos de infraestructura aeroportuaria del área de movimiento (lado aire): El proyecto de aeródromo deberá cumplir en la medida de lo posible con normas y métodos recomendados (SARPS por sus siglas en

[95] Incorporado mediante Circular N° 30 y modificado mediante Circular N° 33..

inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que están definidas en su Anexo 14 Aeródromos[96] y el Manual de Diseño de Aeródromos (Doc. 9157)[97]. Complementariamente, el proyecto deberá tener en consideración las Circulares de Consulta de la FAA.

Pista de vuelos

Se requiere la construcción de una pista de vuelos cuyas características físicas mínimas permitan la operación de aeronaves Clave E de la OACI:

- Dimensiones mínimas de 45 m de ancho con márgenes de 7,5 metros a cada lado. Los aviones de Clave E tienen envergaduras entre 52 m hasta 65 m (exclusive) y una anchura exterior entre las ruedas del tren de aterrizaje principal desde 9 m hasta 14 m exclusive. La pista deberá ser de 4,000 m longitud (Clave 4).

- Los dos umbrales de la pista deberán tener áreas de seguridad de extremo de pista (RESA por sus siglas en inglés), los cuales deben empezar en el borde de la franja de pista, a 60 m de los umbrales de la pista. Deberá ser de por lo menos 150 m de ancho y 90 m de largo en la cabecera 16, y de 150 x 240 m en la cabecera 34.

- La franja de pista deberá ser de 300 m de ancho, ya que la pista dispondrá de un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS). El proyecto deberá respetar las áreas niveladas de la franja de pista de acuerdo al Anexo 14-OACI.

De acuerdo a la OACI las áreas alrededor de la pista deberán estar protegidas para reducir los riesgos de daño a las aeronaves que se salgan accidentalmente de la pista y para también resguardar a los aviones cuando despegan o aterrizan. La elevación de cualquier punto en la franja de la pista debe ser de acuerdo a la normativa de la OACI.

Las pendientes transversales y longitudinales de la pista tienen que cumplir con los SARPS definidos en el Anexo 14-OACI. El mismo criterio deberá aplicarse a las calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Calles de rodaje y plataforma de viraje de extremo de pista 34

El sistema de calles de rodaje deberá cumplir en la medida que sea posible con los más recientes SARPS relativos a las calles de rodaje definidas en el Anexo 14-OACI y el Manual de Diseño de Aeródromos (Doc 9157): Parte 2 – Calles de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera[98].
Los requisitos mínimos para el sistema de rodajes del AICC son los siguientes:

- Características físicas mínimas que permitan la operación de aeronaves Clave E de la OACI. Dimensiones mínimas de 23 m de ancho, con 10,5 m de márgenes en cada borde y deberán tener sobre-anchos donde existan intersecciones con la pista, otras calles de rodaje y/o plataforma.

- La calle de rodaje paralela a la pista deberá ser como mínimo de 3,000 m de longitud empezando en el umbral de la pista 34.

- El eje de la calle de rodaje paralela a pista deberá situarse como mínimo a 182,5 m del eje de pista para cumplir con las SARPS para aeronaves Clave E.

- El conjunto de rodajes contará como mínimo con cuatro conexiones con la pista principal, incluyendo al menos una calle de salida rápida formando 31° con el eje de pista 34 que pueda acomodar mayoritariamente la salida de aviones Clave C.

96 Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Volumen I: Diseño y operaciones de Aeródromos, 5a Edición, Julio de 2004, OACI. Montreal, Canadá
97 Manual de Diseño de Aeródromos. 2006, OACI, Montreal, Canadá
98 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 2 – Calles de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera, 4a Edición, 2005, OACI, Montreal, Canadá

- Una plataforma de viraje en extremo de pista 34 (ya que la calle de rodaje paralela no llega hasta el umbral 16), que permita el viraje de aviones Clave E.

Como ya se indica en el Plan Maestro referencial del AICC, disponible en la Sala de Datos, la gran mayoría de las operaciones se realizarán por la pista 34.

La posición de las calles de rodaje viene determinada por la flota de aviones que vuele regularmente al Aeropuerto. Se recomienda que el proyecto siga las guías del apéndice 9 de la Circular de la FAA 150/5300-13, Airport Design[99] lo cual ha sido desarrollada en base a información obtenida en varios aeropuertos. Se adjunta la tabla presentada en la Circular como referencia.

Distancia del umbral a la salida	Pista mojada				Pista seca							
	Salidas rectas y rápidas				Salidas a 90º				Salidas rápidas			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
0 ft(0 m)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500 ft (152)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
1000 ft (305 m)	4	0	0	0	6	0	0	0	13	0	0	0
1500 ft (457 m)	23	0	0	0	39	0	0	0	53	0	0	0
2000 ft (610 m)	60	0	0	0	84	1	0	0	90	1	0	0
2500 ft (762 m)	84	1	0	0	99	10	0	0	99	10	0	0
3000 ft (914 m)	96	10	0	0	100	39	0	0	100	40	0	0
3500 ft (1067 m)	99	41	0	0	100	81	2	0	100	82	9	0
4000 ft (1219 m)	100	80	1	0	100	98	8	0	100	98	26	3
4500 ft (1372 m)	100	97	4	0	100	100	24	2	100	100	51	19
5000 ft (1524 m	100	100	12	0	100	100	49	9	100	100	76	55
5500 ft (1676 m)	100	100	27	0	100	100	75	24	100	100	92	81
6000 ft (1829 m)	100	100	48	10	100	100	92	71	100	100	98	95
6500 ft (1981 m)	100	100	71	35	100	100	98	90	100	100	100	99
7000 fl (2134 m)	100	100	88	64	100	100	100	98	100	100	100	100
7500 ft (2686 m)	100	100	97	84	100	100	100	100	100	100	100	100
8000 ft (2438 m)	100	100	100	93	100	100	100	100	100	100	100	100
8500 ft (2591 m)	100	100	100	99	100	100	100	100	100	100	100	100
9000 ft (2743 m)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabla 1. Porcentajes de Utilización Acumulativa de Salida de la Pista
Fuente: Apéndice 9, Circular 150/5300-13 de la FAA, Airport Design incluyendo Cambio 15, Diciembre 2009

A continuación se resumen en las siguientes dos tablas describen las dimensiones y separaciones para aeropuertos de Clave 4E que deberán cumplirse (SARPS OACI).

Descripción de las instalaciones	Clave 4E
Ancho de la pista de aterrizaje	45,0
Ancho de los espaldones o márgenes de pista	7,5
Ancho de franja de pista	300,0
Ancho de franja de pista bien nivelada	150,0
Longitud del Área de seguridad de Extremo de Pista	240,0
Ancho de las Calles de Rodaje	23,0
Ancho de Espaldones/ Márgenes de calle de rodaje paralela	10,5
Ancho de Franja de Calle de Rodaje	95,0
Ancho de Franja de Calle de Rodaje bien nivelada	44,0

Tabla 2. Dimensiones y Normas Recomendadas para Instalaciones del Lado Aéreo (en metros)
Fuente: Anexo 14 de la OACI

	Código 4E
Eje de pista por instrumentos a eje de calle de rodaje paralela	182,5
Eje de pista por instrumentos a área de estacionamiento de aeronaves(*)	296,0

99 Advisory Circular 150/5300-13, Airport Design Change 15, Diciembre 2009, FAA, Washington, DC, USA

Eje de calle de rodaje a eje de calle de rodaje paralela	97,5
Eje de calle de rodaje a objeto	57,5
Eje de Calle de rodaje de rampa a objeto	50,5

Tabla 3. Recomendaciones para las Separaciones Mínimas del Lado Aéreo (en metros)
(*) Con base a un B747-400 estacionado en la rampa y al mismo nivel de la pista
Fuente: Anexo 14 de la OACI

Plataforma de estacionamiento de aeronaves

Las características mínimas exigidas para la plataforma de estacionamiento de aeronaves son las siguientes:

- Deberá disponer de una zona de aviación comercial y otra zona de aviación general diferenciadas.

- Deberá tener una separación mínima con el eje de pista que permita que la cola de todas las aeronaves estacionadas no penetren las superficies limitadoras de obstáculos. Si se considera una aeronave Clave E, se considerará la cola del B747-400 (19,6 m).

  Usando como criterio general este modelo de avión, el límite de estacionamiento de la plataforma debería ubicarse como mínimo a 290 m del eje de la pista, aunque la distancia podría ser menor dependiendo de la cota relativa de la plataforma con respecto a la cota de la pista. No deberá haber penetraciones en la superficie de transición de la pista excepto en casos excepcionales como puede ser la torre de control.

- Las dimensiones de plataforma comercial deberán tener capacidad para poder acomodar en la fase de apertura un mínimo de 12 posiciones de aeronaves comerciales: una (1) para un avión Clave E, otra para un (1) avión Clave D y las restantes diez (10) para aviones Clave C.

  Al menos 8 de estas posiciones deberán ser posiciones de contacto y disponer de acceso a puentes de abordaje de la terminal. Aquellas aeronaves comerciales que no están embarcando o desembarcando y permanezcan más de dos horas en el aeropuerto se podrán ubicar en posiciones remotas cerca de la terminal.

Tipo de puestos	Apertura	Ampliación
Aviación General (Clave A)	10 (+ 2 H)	10 (+ 2 H)
Posiciones Clave C	10	12
Posiciones Clave D	1	2
Posiciones Clave E	1	1
Total Puestos para Aeronaves Comerciales	**12**	**15**

Tabla 4. Posiciones de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales en el AICC

- La configuración de posiciones de estacionamiento en contacto con el edificio terminal debe disponer las distancias de seguridad y solapes que al menos permitan la convertibilidad de 5 posiciones Clave C a 3 posiciones Clave D.

- El proyecto podrá proponer una distribución de puestos de estacionamiento equivalente a la anterior, siempre que se justifique debidamente mediante estudio aeronáutico la previsión de operaciones en hora de diseño.

- La distancia mínima entre el edificio terminal y las aeronaves estacionadas en plataforma será de 30 m, de modo que se pueda albergar una calle de servicio por la que puedan transitar los vehículos que atienden a los aviones estacionados en plataforma. Se podrá modificar justificadamente esta distancia siempre y cuando los puentes de abordaje/mangas tenga las pendientes adecuadas que cumplan con las normas del documento de *Accessibility Guidelines for*

Buildings and Facilities[100] que es parte del *American with Disabilities Act* de 1991 de los Estados Unidos.

- La plataforma deberá tener márgenes de 10,5 m de ancho, luces de borde e iluminación de plataforma con proyectores (torres mega) cuya iluminancia deberá calcularse bajo un método reconocido por la OACI.

- La plataforma deberá contar con un sistema de separación de hidrocarburos del agua pluvial (balsas de separación de hidrocarburos de lado aire).

- Las áreas que se deben prever en la zona de estacionamiento de aeronaves en la zona de plataforma próxima al edificio terminal son:
  - ESA: Área de espera de equipos. Todas las posiciones deben disponer este tipo de zonas con objeto de que la atención a la aeronave sea inmediata
  - EPA: Área de estacionamiento de equipos. Estas áreas deben dar servicio a un grupo de aeronaves. En ellas se alojan los equipos en reposo con acceso a las vías de servicio en plataforma. El objetivo es de disponer de estas áreas dispersas por plataforma, evitando desplazamiento largos de los equipos y personal
  - NPA: Área de prohibición de estacionamiento de equipos. En estas áreas no se pueden estacionar equipos debido al barrido que realiza la manga de embarque.

Las ampliaciones de la plataforma estarán sujetas a los niveles de actividad en los períodos punta como el tiempo que las aeronaves permanecen normalmente en la rampa.

Movimientos de tierras

Los movimientos de tierras asociados a las instalaciones del lado aéreo deberán optimizarse tomando en cuenta la topografía del entorno existente. En el caso de la pista, calles de rodaje y plataformas, deberán cumplir con los SARPS de la OACI para las correspondientes pendientes longitudinales y transversales.

Los requisitos mínimos para la ejecución de los movimientos de tierras son los siguientes:

- Los rellenos deberán ejecutarse mediante una solución técnica que garantice una capacidad portante mínima igual o superior a CBR7: en la valoración de los terraplenes. Los fondos de caja deberán ejecutarse bajo el mismo criterio, empleando los métodos de estabilizado del terreno que se determinen necesarios en el estudio técnico correspondiente.

- El proyecto deberá tomar en cuenta la hidrología de la zona y buscar medidas que ayuden a la mitigación de los impactos asociados con los movimientos de tierra para el nuevo aeropuerto. Hay que considerar que en parte del área de desarrollo es el lecho de una antigua laguna, hoy desecada.

Pavimentos

Los pavimentos de las instalaciones del lado aéreo deberán seguir las recomendaciones descritas en el Anexo 14 de la OACI y el Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 3 – Pavimentos[101] y documentos tales como la Circular de la FAA AC 150/5320-6E *Airport Pavement Design and Evaluation*[102] y la Circular de la FAA *AC 150/5370-10ª Standards for Specifying Construction of Airports.* Los requerimientos mínimos que deberán cumplir los pavimentos de lado aéreo del AICC son los siguientes:

100 Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities: ADA Standards for Accesible Design, Code of Federal Regulations 28 CFR Part 36, Revisada en Julio de 1994, Department of Justice, Washington, DC, USA http://www.ada.gov/adastd94.pdf

101 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 3 – Pavimentos, 2a Edición, 1983, OACI, Montreal, Canadá

102 Circular AC 150/ 5320-6E, Airport Pavement Design and Evaluation, Septiembre 2009, FAA, Washington, DC, USA

- El cálculo de pavimentos del lado aéreo deberá tomar en cuenta la resistencia de la sub-rasante, la flota típica de aviones que se anticipa que vuele regularmente al nuevo aeropuerto y la aeronave crítica de la flota que opere habitualmente en el aeropuerto. El PCN de los pavimentos deberá adecuarse al ACN de las flotas esperadas, incluidos el A340 y el B747.

- El cálculo debe prever que los pavimentos resistan adecuadamente los tráficos esperados durante un mínimo de 15 años mediante un programa de mantenimiento preventivo habitual en aeropuertos.

  El Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137): Parte 2 – Estado de la Superficie de los Pavimentos[103], las Circulares de la FAA AC 150/ 5320-17, *Airfield Pavement Evaluation and Rating Manuals*[104] y AC 150/ 5335-5A, *Standardized Methods of Reporting Airport Pavement Strength*[105] deberán ser usadas para evaluar la condición de los pavimentos.

- Los pavimentos del lado aéreo deben ser diseñados para facilitar el drenaje de las escorrentías producto de la precipitación pluvial en el área.

  El Anexo 14 de la OACI y sus Manuales asociados de Diseño de Aeródromos proveen las pendientes transversales que ayuden a drenar las instalaciones del lado aéreo. La Circular de la FAA AC 150/ 5320-5C, *Surface Drainage Design*[106] provee las normas y lineamientos de como diseñar los drenajes de las instalaciones del lado aéreo.

Instalaciones de salvamento y extinción de incendios

Las instalaciones de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) deberán cumplir con los SARPS de la OACI. De acuerdo al Anexo 14-OACI y el Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios[107], la categoría del aeródromo se definirá por el avión de mayor longitud y anchura máxima del fuselaje que haya por lo menos

- El proyecto de aeródromo deberá considerar las instalaciones del SEI que permitan la operación del aeródromo en apertura al menos bajo categoría 7 de extinción según la OACI, que incluye aviones entre 39 m a 49 exclusive y 5 m de ancho de fuselaje. Dentro de esta categoría están la familia de los A-320 y B-737. Por tanto, se requerirá por lo menos equipamientos e instalaciones para tres vehículos de salvamento y extinción de incendios.
  (El Manual de Servicios de Aeropuertos correspondiente de la OACI describe en mayor detalle los tipos de vehículos requeridos para emergencias).

- En función del tráfico previsto, podrá requerirse lo especificado para la Categoría 8 de extinción, esto es, si se realizan 700 operaciones o más durante los tres meses consecutivos de mayor actividad mediante aeronaves con una longitud total de 49 a 61 m exclusive y una anchura máxima de 7m.

- El aeropuerto deberá mantener una reserva mínima de concentrado de espumas y agentes complementarios equivalente al 200% de las cantidades de estos agentes que han de requerir los vehículos de salvamento y extinción de incendios.

103 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 2 – Estado de la Superficie de los Pavimentos, 4a Edición, 2002, OACI, Montreal, Canadá
104 Circular AC 150/ 5230-17, Airport Pavemeut Evaluation and Rating Manuals, Julio 2004, FAA, Washington, DC, USA
105 Circular AC 150/ 5335-5A, Standardized Method of Reporting Airport Pavemeut Strength, Septiembre 2006, FAA, Washington, DC, USA
106 Circular AC 150/ 532 FAA, Washington, DC, USA 0-5C, Surface Drainage Design – Change 1, Septiembre 2008, FAA, Washington, DC, USA
107 Mauual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios, 3a Edieión, 1990 OACI, Montreal, Canadá

- La ubicación y accesos del edificio del SEI deberán permitir la respuesta a las emergencias, con un tiempo de respuesta igual o inferior a tres minutos incluyendo los extremos de cada pista operacional en condiciones óptimas de visibilidad y superficie.

- El edificio SEI deberá disponer de un dispensario médico para atender personas que requieran de asistencia médica por diferentes razones de salud, incluyendo mal de altura/soroche.

- El proyecto deberá contemplar una instalación próxima al aeropuerto en la cual los bomberos del SEI pueden realizar prácticas rutinarias de entrenamiento.

El Anexo 14-OACI y el Manual especifican la concentración y el régimen de descarga de agua, espuma y agentes complementarios para cumplir con los SARPS de la categoría 7 y 8. Existen dos tipos de espuma que poseen diferentes tipos de eficacia, A y B, y así se denota en la tabla adjunta.
La evaluación del tiempo de respuesta frente a emergencias deberá tomar en cuenta que, debido a la altitud del aeropuerto, el tiempo de aceleración y *perfomance* de los vehículos será menor que si se encontrase cerca del nivel del mar. Por lo tanto sería ideal ubicarlo en un punto medio entre ambas cabeceras para así cumplir con los SARPS de la OACI.

Categoría del Aeródromo	Espuma de Eficacia de Nivel A		Espuma de Eficacia de Nivel B		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga solución espuma/min (L)	Agua (L)	Régimen de descarga solución espuma/min (L)	Productos químicos secos en polvo (Kg)	Régimen de descarga (Kg/min)
7	18,200	7,900	12,100	5,300	225	2,25
8	27,300	10,800	18,200	7,200	450	4,5

Tabla 5. Especificaciones para Salvamento y Extinción de Incendios. Categorías 7 y 8 de la OACI
Nota: Las cantidades de agua que se indican en la tabla se basan en la longitud total media de los aviones de la categoría correspondiente
Fuente: Anexo 14 – Aeródromos: Volumen I – Diseño y Operaciones de Aeródromos

Consecuentemente, la estación del SEI deberá tener una calle de acceso directo a las instalaciones del lado aéreo para así responder rápidamente a las emergencias. Para planificar y diseñar la estación se recomienda seguir las normas de la Circular de la FAA AC 150/ 520-15A, *Aircraft Rescue and Firefighting Station Building*[108]. El edificio del SEI deberá disponer de instalaciones adecuadas para alojar a los bomberos en horario H24.

Debido a que el aeropuerto va a estar ubicado en un sitio relativamente aislado, la estación de SEI deberá estar preparada para combatir un incendio grave en el edificio terminal y en caso de que el propio sistema de extinción del edificio agote su funcionamiento; por lo tanto deberá de proveerse de un depósito adicional con agentes de extinción segregados del componente aeronáutico.

<u>Requisitos técnicos mínimos de la torre de control y navegación aérea</u>

La ubicación, dimensiones y características de la torre deberán ser tales que en todo caso permitan observarse los criterios de ergonomía para facilitar las tareas técnicas y operativas, de los profesionales que deban desempeñar en ella su servicio en sus puestos de trabajo.

La infraestructura física de la torre de control típicamente consta de un cabina, lugar desde el que se llevan a cabo las funciones propias del control de tránsito de aeródromo, sobre el cual se encuentra una azotea en la que, generalmente, se instalan antenas de comunicaciones y otros elementos electrónicos y de protección contra rayos.

Por debajo de la cabina se alojarán la entreplanta técnica, una sala de equipos y un área de descanso de los controladores.

Emplazamiento de la torre

108 Advisory Circular AC 150/5219-15A, Aircraft Rescue and Firefighting Station Building, FAA, Septiembre 2008, Washington, DC, USA

Se deberá seguir las normas generales de la FAA para la ubicación y altura adecuadas para la ATCT. Están definidas y descritas en la Orden 6480.4A, *Airport Traffic Control Tower Siting Process*[109].
Para establecer el emplazamiento de la torre de control se tendrán en cuenta entre otros los siguientes requerimientos para que desde la cabina se pueda suministrar el servicio encomendado:

- Requerimientos de visión desde la cabina
- Requerimientos de cumplimiento con Superficies Limitadoras de Obstáculos (OAS)
- Superficies necesarias y dimensiones suficientes, para las distintas dependencias que componen la Torre de Control
- Requerimientos en materia de Prevención de Riesgos Laborales

Requerimientos de visión desde la cabina

- El emplazamiento y la altura de la cabina deberá situarse de manera que al nivel normal de los ojos (alrededor de 1,3 m del suelo de la cabina, en posición sentada), el controlador pueda conseguir el campo de visión que permita discernir entre las aeronaves y entre éstas y los vehículos que se hallen en la misma pista o en distintas pistas o calles de rodaje, y observar asimismo, las aeronaves que circulen en las inmediaciones del aeródromo, especialmente los circuitos de tránsito, aeródromo y trayectorias de entrada/salida.
- Para cumplir lo anterior el emplazamiento de la torre debe de cumplir como mínimo, lo establecido en el documento 6480.4 de la FAA (35 min ≅1,02 %) siendo deseable que el punto de visión del controlador en la cabina y a cada uno de los umbrales de las pistas del aeropuerto formen, a ser posible, una pendiente de al menos 1,5 % y conveniente el 1,6%.
- El emplazamiento, la altura y la orientación de la cabina, deberán facilitar desde el punto de vista ergonómico la tarea del controlador aéreo, siempre y cuando las circunstancias operativas, físicas y orográficas lo permitan.

Requerimientos de cumplimiento de las superficies limitadoras de obstáculos (OAS)

- La torre de control y sus instalaciones de apoyo no debería vulnerar las superficies limitadoras de obstáculos establecidas en el Anexo 14 de OACI (Aeródromos). En el caso en el que sí vulnere, no debe penalizar de manera inasumible los mínimos de altitud en caso de la prevista implantación de maniobras de aproximación instrumental de precisión ILS, según se establece en el método de las superficies de evaluación de obstáculos (OAS) que se define en el DOC 8168 PANS/OPS de OACI. Es decir, la Torre no debiera constituirse en el obstáculo que determine los mínimos de altitud.

Requerimientos de superficies necesarias

- El emplazamiento seleccionado para la torre de control tendrá que disponer de una superficie mínima que permita dar cabida, no sólo a la propia torre, sino a todas las edificaciones e instalaciones de sus dependencias anejas.
- El edifico de la Torre de Control del Aeropuerto deberá proporcionar los espacios requeridos y cumplir los requisitos aquí descritos para facilitar las funciones que se desarrollarán en dicha dependencia. Por lo tanto deberán ser tenidos en cuenta en el Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto constructivo.

Emplazamiento seleccionado

- Del análisis y estudios de los apartados anteriores, se seleccionara un emplazamiento para la nueva Torre de Control y sus dependencias que se indicara en un plano de aeródromo, se indicará la cota de la altitud del falso suelo de la cabina, y la cota máxima de la obra civil del edificio de la Torre incluyendo aire acondicionado y antenas que se instalen en la azotea.

Características mínimas de la TWR

Cabina

Estos requisitos tienen por objeto proporcionar espacio suficiente para acomodar las consolas de trabajo y elementos integrantes, conseguir una visión adecuada de los circuitos del aeródromo y área de maniobras, reduciendo al máximo las reflexiones adversas en los cristales, y obtener el entorno más adecuado para realizar las funciones propias de control de tránsito aéreo de aeródromo.

109 Order 6480.4A, Airport Traffic Control Tower Siting Process, Abril 2006, FAA, Washington, DC, USA

- La **forma y dimensiones** deberán calcularse evitando la obstrucción del campo de visión del controlador y respetando las superficies de limitación de obstáculos. La distancia entre las consolas y cristaleras será la mínima posible. Las dimensiones de los muebles del Sistema Víctor son:
  - Mueble controlador: Ancho: 1,605 m, Fondo: 0,965 m, Alto: 1,025 m
  - Balizamiento: Ancho: 0,535 m, Fondo: 0,965 m
  - Impresora: Ancho: 0,3 m, Fondo: 0,965 m

- Al objeto de eliminar reflejos, **las superficies y elementos interiores** se utilizarán colores oscuros y uniformes con textura mate no reflectante.

- El diseño e instalación de techos, ventanas, muros, etc. deberá tener la capacidad de **aislar acústicamente** el ruido proveniente del exterior (aeronaves, equipos de climatización, etc.).

- Asimismo, para los elementos que se ubiquen en la cubierta de la cabina, se evitará que se produzca y transmita cualquier tipo de **vibración** al interior de la cabina que impida el normal desarrollo de las actividades propias del servicio de control. El proyecto deberá contemplar la normativa sobre vibraciones y oscilaciones.

- El diseño e instalación de las **ventanas y cristales de la cabina**, se hará de forma que se proporcione la máxima visión de los circuitos de aeródromo y área de maniobras del aeropuerto. Tendrán una inclinación de 15º respecto a la vertical.

- El grosor de los cristales será el adecuado y necesario en función de sus dimensiones y de las presiones del viento más fuertes registradas en el lugar donde se vaya a construir la cabina. El espacio entre las dos capas de cristal será el mínimo posible pero incluyendo los correspondientes márgenes de seguridad en sus valores máximos.

- Los ventanales se construirán con un marco de metal no corrosivo o compuesto plástico. Estarán ajustados al cristal a prueba de pérdida o entrada de aire, agua o vapor.

- Los marcos de las ventanas se diseñarán de forma que se reduzca su número al mínimo posible y con la mínima sección que permita soportar el cristal, teniendo en cuenta su peso y las componentes máximas de viento del lugar todo ello para facilitar al máximo la visibilidad del exterior.

- Se dotarán los ventanales de un sistema automatizado de parasoles, para evitar el exceso de radiación solar directa. Su resistencia mecánica deberá soportar los vientos máximos dominantes y racheados, con los coeficientes de seguridad apropiados. El proyecto y su ejecución, deberán reflejar la velocidad máxima de viento que es capaz de soportar la cabina. Los vidrios de seguridad serán fragmentables.

- La distancia entre el falso suelo y el falso **techo de la cabina** será de 3 m. El **suelo de la cabina** será registrable (sin desniveles) con una altura mínima de 0,5 m, para la distribución del cableado y del sistema de climatización.

- El material de acabado del suelo será antiestático ignífugo con una superficie que permita el fácil deslizamiento de las sillas provistas de ruedas. El interior de los falsos suelos deberá ser tratado con pintura anti-polvo.

- Para facilitar al máximo la visibilidad exterior, el número de **soportes estructurales** no excederá del número de lados de la cabina. Su diseño será de forma que el tamaño de la sección de las mismas se reduzca al mínimo posible, utilizando el material más resistente que así lo permita.

- El **acceso a la parte superior de la Torre**, se realizará por ascensor y escalera, de acuerdo a la legislación en materia de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales.

- El acceso a la cabina se hará desde el piso inferior. La escalera de este acceso deberá ir provista de pasamanos en ambos lados y de peldaños recubiertos de material no deslizante, siendo su ancho libre de al menos 1 m entre pasamanos. La inclinación de la misma no excederá los 35º. La dimensión del peldaño no será inferior a 30 cm de fondo horizontal ni excederá los 18 cm de altura.

- Alrededor de la cabina se proporcionará una galería para facilitar la limpieza externa de los cristales. El acceso a la misma se hará, a ser posible, por la escalera de acceso a la cabina. Esta galería deberá estar dotada de una toma de agua corriente con su correspondiente desagüe, para facilitar la limpieza de los cristales. La anchura de la galería será suficiente para que las operaciones de limpieza y mantenimiento del exterior de la cabina, se efectúe de manera sencilla.

- Se dotará al suelo de la cabina de una trampilla de 1 x 1,20 m que comunique directamente con el nivel de la planta donde termina el ascensor/es de la Torre, o se diseñará el ancho de las escaleras de acceso al cabina, y su arco de giro de forma que permita el traslado de muebles Victor y/o mesa de supervisión.

- Es necesario disponer en la cabina de la torre de: Iluminación de puesto de trabajo y a nivel del suelo.

- La cabina deberá contar con un **sistema de climatización** aire/aire que permita mantener el grado de humedad y pureza del aire adecuados para las área de trabajo de los controladores, estando así mismo provisto de dispositivos de renovación del aire.

- Se precisa de un **sistema de climatización aire/aire independiente** para el equipamiento de los sistemas **de N.A.** (solo frío) del de ambiente para asegurar un correcto funcionamiento de los mismos. Dada la criticidad de estos sistemas, la redundancia de los equipos de refrigeración del equipamiento se hace necesaria. En la sala cabina existirá bajo el suelo técnico, doble anillo de conducción de aire independiente, uno dedicado a la impulsión del aire frío y otro dedicado a su retorno, evitando así su expulsión al medio ambiente.

Cubierta de la cabina (campo de antenas)

La cubierta está situada inmediatamente encima de la cabina. En ella se albergan, normalmente antenas de radio, VDF y otros elementos electrónicos y protección contra rayos.

- El suelo de la cubierta de la cabina y los elementos que se instalen en el mismo deberán estar debidamente preparados para que en ningún caso dejen de cumplirse los requisitos relacionados con la eliminación de transmisión de vibraciones y ruidos especificados para la cabina.

- El acceso a la cubierta de la cabina (campo de antenas) se realizará por la parte interior al mismo, mediante escalera extensible y escamoteable, situada en el techo de la cabina, con la adecuada protección de apertura y sellado de la superficie exterior. La ubicación de esta, será aquella que, en la posición abierta, menos afecte a la operatividad de la Torre y la visibilidad de los circuitos de aeródromo.

- En el tejado de la torre se colocara un mástil para la instalación de antenas GPS, deben tener una visibilidad completa cenital y aunque no requiere demasiada altura debe ser tal que se evite la ocultación.

- En esta cubierta se instalará una toma de fuerza de intemperie y una toma telefónica.

- Se contemplará un sistema de subida de materiales desde el nivel de la entreplanta técnica que puede ser, mediante grúa provista de brazo extensible para su repliegue al interior de la cubierta cuando no se usa, o bien plataforma elevadora desde el punto inferior al superior de la cabina. La carga mínima de estos elementos elevadores será de 500 Kg.

- Se instalarán puntos bajantes de canalización de magnitud suficiente, en cuatro coordenadas distribuidas hasta el falso suelo de la cabina, para los cables de antenas y sistemas necesarios instalados en la cubierta.

Entreplanta técnica
En la entreplanta técnica se alojarán los aseos de personal, aquellos equipos electrónicos de apoyo a los equipos instalados en la cabina y que por sus características deben estar próximos entre sí.

Todos los elementos de suelos, techos, superficies y elementos interiores, serán fácilmente registrables, desmontables o panelables.

Su altura libre no será inferior a 2,5 m. Desde ella podrá accederse al falso suelo de la cabina en las zonas que sean necesarias y que se determinen.

En esta área estarán integrados, pero diferenciados, los siguientes espacios:

- Área para el equipamiento electrónico asociado a los radio-enlaces directivos, área para albergar aquellos equipos cuyas características requieren estar muy próximos a los equipos de la cabina, para lo que se requieren 20 m^2.
- Área para los equipos de balizamiento del sistema de mando y presentación de ayudas visuales, para lo que se requieren 10 m^2.

Área de descanso
La sala de descanso se proporciona para el personal que presta servicio en la Torre de Control y estará equipada con los elementos propios para este tipo de uso. La ubicación de la misma dependerá de la solución arquitectónica que se determine, teniendo en cuenta que debe encontrarse a una distancia razonable de la cabina y se dispondrá de aseo en esta sala, o en sus proximidades.

- El área de descanso estará situada lo más próxima posible a la cabina.

- Cuando se vaya a prestar servicio H24, se dispondrá de un área de descanso nocturno con el numero de dormitorios individuales necesarios de 10 m2 cada uno, incluyendo cuarto de aseo con ducha en cada uno de ellos.

Sala de equipos
La sala de equipos aloja todos los equipamientos de navegación aérea asociados a los servicios prestados desde la torre.

Esta sala estará dotada de suelo registrable con una altura mínima de 60cm (de material ignifugo y deberá soportar el peso de los armarios de comunicaciones y demás elementos que se instalen. Los soportes del suelo elevado, generalmente metálicos, estarán conectados a tomas de tierra y deberán ser capaces de soportar, al menos un peso de 600 Kg/m2) para la conducción de cableado y del sistema de climatización. La altura entre el falso suelo y el falso techo no será inferior a los 2.8 m, teniendo al menos una puerta de acceso a la misma de 2 m de ancho, para permitir la entrada y salida de equipos e instrumental de grandes dimensiones.

El espacio que se proporcione deberá también facilitar los futuros cambios de nuevas generaciones de equipos, de forma que se puedan subsistir simultáneamente, durante el periodo de transición de una generación a otra, ambas configuraciones sin interferir las labores propias de mantenimiento.

La Sala de Supervisión Técnica irá situada e integrada dentro de Sala de Equipos, es aconsejable que se encuentre mamparizada, en una zona desde la que sea posible ver la mayor parte de la Sala de Equipos, convenientemente aislada de ruidos, y con acceso a la de equipos para la supervisión del equipamiento sito en ella.

Se dispondrá de espacio para los Talleres y Almacenes necesarios teniendo en cuenta el volumen de los equipos a revisar, utillaje, repuestos y personal necesarios.

El aire acondicionado de las salas técnicas cumplirá los mismos requisitos de climatización y de ruido descritos para la cabina, siendo independiente de éste.

Los equipos de climatización serán autónomos por plantas e independientes en las dependencias y áreas así contempladas.

Se dispondrán de las canalizaciones necesarias para enlazar las dependencias de la TWR con las del Aeropuerto, e instalaciones de N. A. tales como la central Eléctrica, comunicaciones de datos, etc.

Todas las entradas de cableado a la TWR serán por canalizaciones de secciones adecuadas, que conectarán con las del Aeropuerto.

Además, existirá una entrada adicional desde la Central Eléctrica y con recorrido alternativo que la una con la Torre.

Todas las entradas de cableado a la TWR serán por canalizaciones ó galerías a una sala, con linde exterior de dimensiones mínimas de 2,0 x 2,0 m. y con una profundidad de 0,5 m. sobre el nivel del terreno y falso suelo registrable en toda su superficie.

El suelo de la cabina será practicable desde la entreplanta técnica para el cableado en donde sea necesario.
El suministro de energía de continuidad es responsabilidad de la unidad de mantenimiento del centro y el expediente de construcción contemplará la instalación de los cuadros eléctricos y el tendido del cableado correspondiente para alimentar todos los elementos de sistemas de información (equipos de comunicaciones, servidores, puestos de usuarios, etc.)

Para los equipos ubicados en los cuartos de comunicaciones y CPDs (equipos de comunicaciones y servidores) se dotará de acometidas dobles de energía provenientes de cuadros distintos que aseguren una mejor redundancia.

Se reservarán espacios cerrados para la instalación de los centros de cableado y CPD (equipos de comunicaciones y servidores).

Áreas de gestión administrativa
Para el desarrollo de la gestión administrativa y como apoyo técnico de las funciones de control y de mantenimiento de la Torre de Control, deberán proporcionarse las correspondientes áreas y espacios útiles y diferenciados. Se instalará en esta área un sistema de parasoles o similares en ventanas. La solución se aplicará al resto de la edificación.

Ascensores y montacargas
La torre de control estará dotada de ascensores. Uno de ellos tendrá capacidad para una carga de 450 Kg, y estará preparado para hacer funciones de montacargas.

- Deberá estar previsto el acceso para los equipos a instalar en sala de equipos teniendo en cuanta que las dimensiones de los racks pueden ser de hasta 800x800x2300 mm por tanto las puertas de acceso deberán tener unas condiciones de altura distintas de la estándar.
- Se preverá un ascensor lo más ancho posible para acceso al cabina de la torre.
- El recorrido del montacargas será desde el nivel de cota 0, hasta la entreplanta técnica inclusive.
- Los ascensores deberán estar dotados de un automatismo que en caso de parada, falta de energía o emergencia, se posicione en la planta cero y abra las puertas.

Energía
Deberá proporcionarse un sistema de energía independiente para la TWR y sus dependencias para los sistemas de N.A siguiendo la Normativa de Navegación Aérea en vigor.

El área destinada para los elementos de energía, en la que se ubicarán los cuadros de baja tensión y baterías de los equipos de N.A, estará en la planta baja y debiera estar próximo a la Sala de Equipos de Navegación Aérea.

Otras condiciones
En lo posible, se respetará que los elementos redundantes estén separados físicamente, tal que cualquier incidencia en uno no afecte al elemento redundante.

Aparcamientos
Se deberá proporcionar el número de plazas adecuado para el personal que presta el servicio en la Torre de Control, Controladores, Mantenimiento, etc.

Detección y extinción de incendios
Todo los espacios de la Torre estarán dotados de un sistema de detección y extinción adecuados según las necesidades y equipos instalados en cada dependencia, con sensores ubicados en cada una de éstas, incluyendo falsos suelos, falsos techos, patinillos, etc. con:

Detección en todas las dependencias de la Torre, con los detectores adecuados según el caso.

Extinción automática en todas las salas, en Centro de Transformación, sala de grupo electrógeno (si lo hubiera), y sala de cuadros. El sistema y agente extintor podrá ser mixto y adecuado a cada zona:

- Zona habitable: automático con disparo de desinhibición manual, y con preferencia de agente de inocuidad adecuada a las personas
- Rack´s y falsos suelos y techos: Automático, y con preferencia de agente de efectividad máxima, e inocuidad adecuada a las instalaciones y equipamiento electrónico, contemplando su difusión y adecuación en la zona personas
- Sala de cuadros: Extinción automática pero localizada y agente de efectividad máxima, e inocuidad adecuada al equipamiento eléctrico, contemplando su difusión en la convivencia aún ocasional con personas

Los agentes deberán ser en todo caso los legalmente aceptados, y formalmente certificados, que respeten la conservación del medio ambiente y minimicen los riesgos a las personas. Se podrán utilizar de forma alternativa sistemas de gases y/o agua nebulizada y seguros de disparo que garanticen igualmente el respeto del medio y las personas.

La torre contará con una Instalación de columna seca, desde el acceso exterior en el nivel de suelo hasta la altura de la cabina.

Capacidad de crecimiento del edificio
Dado que una torre de control se proyecta para que de servicio durante un periodo largo de tiempo, se hace necesario reservar espacio con objeto de hacer frente a la necesidad futura de crecimiento del edificio.

Esta reserva debe hacerse desde el principio con objeto de ir por delante de acontecimientos imprevistos que pudieran comprometer la expansión. Así, se recomienda que el edificio se diseñe para que tenga capacidad de expansión de manera que las superficies de las áreas más criticas anteriormente descritas, exceptuada su parte superior (cabina, entreplanta técnica, etc. las cuales considerarán esos incrementos, ya de partida.), puedan incrementarse en un 20 %.

<u>Equipamientos mínimos de navegación aérea</u>
El Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas suministra los criterios técnicos sobre el equipamiento y sistemas de navegación aérea. También se deben tener en cuenta las especificaciones del Manual de Diseño de Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos para asegurar que los equipos tengan servicio continuo y confiable.

El AICC deberá contar con equipos de aeronavegación de última generación, a fin de que en el AICC se realicen operaciones seguras, teniendo en cuenta su elevación y las condiciones meteorológicas de la zona. Se ha previsto los siguientes conjuntos de sistemas y equipamientos:

- **Sistemas de ATM y Torre de Control**: son aquellos sistemas instalados en torre de control y en los centros de control del tráfico aéreo que tienen como objetivo la gestión del tráfico aéreo en ruta, aproximación, rodaje y despegue.

- **Sistemas y equipamientos de plataforma y área de maniobras**: son aquellos sistemas que son instalados en el lado aire (pista, calles de rodaje y plataforma) y que dan soporte a las operaciones de las aeronaves

La siguiente figura muestra los sistemas necesarios a ser desplegados en el AICC, presentados según la clasificación anterior:

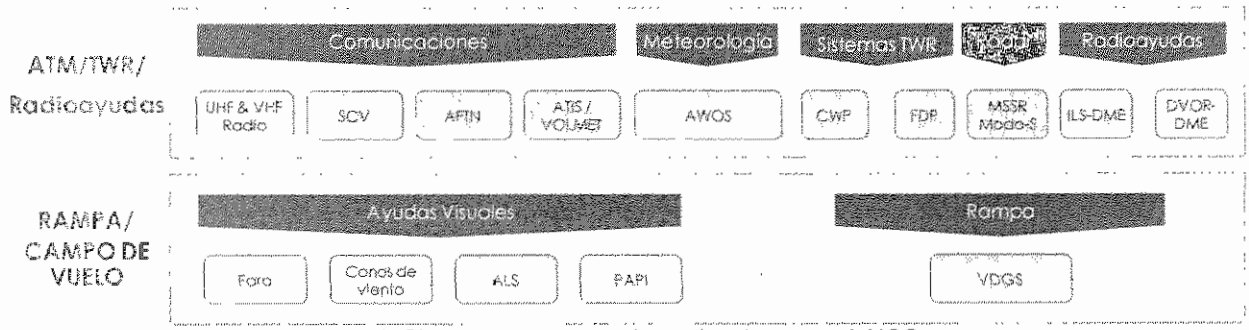

Figura 1. Sistemas Aeroportuarios a desplegar en el AICC

Sistemas de ATM y de torre de control

Comunicaciones radio UHF y VHF

El sistema de comunicaciones radio tiene por objeto dotar a la torre de control del aeropuerto de los canales radio necesarios para los servicios de control de tráfico aéreo.

- El AICC deberá contar con un sistema de este tipo que deberá incluir los equipos transmisores, receptores y antenas VHF/UHF para comunicaciones tierra / aire.
- El diseño del equipamiento Tx/Rx VHF incorporará software y hardware para control local y remoto de supervisión de los equipos del sistema y que deberá permitir una visualización objetiva del estado operacional de los equipos primario / secundario mostrando parámetros clave de dichos equipos.
- El sistema deberá permitir la selección de los equipos de reserva de cualquiera de los sitios remotos para situaciones de emergencia, el monitoreo local y remoto de la función del diagnóstico automático interno y la transferencia automática o manual de equipos primario o secundario.
- Las interfaces para el usuario deberán estar constituidas por unidades amigables configuradas en una estructura jerárquica de iconos y mapas para facilitar que el sistema de supervisión sea sofisticado y flexible para una expansión futura.
- La torre de comunicaciones VHF/UHF deberá instalarse en un lugar del campo de vuelo que permita preservar las servidumbres radioeléctricas del resto de equipamientos aeroportuarios, así como las suyas propias.

Sistema de comunicaciones por voz (VCS)

El equipo para el Sistema de Comunicaciones por Voz (*Voice Communication System*), constituye una herramienta técnica para la operación de los Servicios de Tráfico Aéreo (*Air Traffic Services* o ATS) tanto desde las instalaciones del ACC (centro de control de ruta), torre de control (TWR), desde las instalaciones del servicio de Aproximación (*Approach* o APP), y desde puntos de simulación y entrenamiento.

- El AICC deberá contar con un sistema de comunicaciones VCS que deberá integrar voz y datos desde un interfaz de gestión tipo HMI (pantalla del controlador o *human machine interface*),

desde el que se gestionarán de forma intuitiva los recursos de comunicaciones disponibles de los ATS.

- Además deberá incluir en este paquete un sistema de registro de las comunicaciones de Voz del Sistema de Control de Torre, que se registrará ininterrumpidamente gracias a un Sistema de Grabación/Reproducción diseñado de tal forma que no pueda perderse ninguna información de audio en las comunicaciones aeronáuticas.

Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN)

La red AFTN es una red mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del Servicio Fijo Aeronáutico, para el intercambio de mensajes y/o datos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicaciones idénticas o compatibles. AFTN comprende varios actores dentro del sector de la aviación, incluyendo: proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP's), proveedores de servicios de aviación, autoridades aeroportuarias y agencias gubernamentales, entre otros.

- El AICC deberá contar con una red AFTN cuya infraestructura sirva para el intercambio de información vital para las operaciones de aeronaves, tales como mensajes de socorro, mensajes de urgencia, los mensajes de seguridad de vuelo, los mensajes meteorológicos, mensajes de programación regular de vuelos y mensajes aeronáuticos administrativos.
- Este paquete debe comprender todo el equipamiento necesario para la consulta y la creación de mensajes en formato AFT, mensajes con formato SITA (formato estándar de mensajes de aerolínea de la *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*) y un mínimo de 5 terminales remotas.

Sistema de información ATC automática (ATIS/VOLMET)

El *Automatic Terminal Information Service*, o ATIS, es una emisión continua de información no de control grabada para áreas terminales y aeropuertos con alta densidad de tráfico. Las emisiones ATIS contienen información esencial, tales como información meteorológica, configuración operativa de pista, aproximaciones disponibles, y cualquier otra información requerida por los pilotos, así como los NOTAM importantes. Los pilotos suelen escuchar una transmisión ATIS disponible antes de contactar con la unidad de control local, con el fin de reducir la carga de trabajo de los controladores y aliviar la congestión de frecuencias.

- El AICC deberá contar con un sistema tipo ATIS que permita la emisión de datos continua y repetitiva bajo los estándares aeronáuticos.
- Deberá instalarse de forma compatibles y con opción a complementarse con un equipamiento VOLMET
- El sistema deberá actualizar la información radiada automáticamente y de manera inmediata (ATIS, VOLMET, D-ATIS y D-VOLMET) cuando un cambio significativo se produzca como consecuencia de una entrada automática o manual para el sistema.
- La mayor parte de los datos de ATIS se deberán obtener automáticamente del sistema AWOS y de la red AFTN, además de las entradas manuales desde la posición de control ATIS.

Sistema de observación meteorológica del aeropuerto (AWOS)

Resultará fundamental disponer de sistemas capacitados para generar información meteorológica útil de forma manual y automática, que se fusione con la información proveniente de las estaciones meteorológicas, modelos e información recibida por diferentes fuentes meteorológicas y aeronáuticas. Se deberá disponer de un servicio meteorológico aeronáutico capacitado, ya que consistirá en la base fundamental para el desarrollo y construcción del aeropuerto.

- El AICC deberá disponer de un sistema de observación meteorológica del aeropuerto (estación meteorológica AWOS), correctamente integrado con el resto de sistemas ATM (ATIS, AFTN, etc.)
- Para garantizar la calidad, oportunidad y confiabilidad de la información y que se cumplan todos los requisitos necesarios marcados por la OACI y la OMM serán necesarias las herramientas mínimas de instrumentación, sensores, modelos, hardware/software de tratamiento de datos, etc.
- La estación AWOS deberá estar combinada correctamente para capacitar al centro de control la generación de información meteorológica, indispensable para los diagnósticos y pronósticos del tiempo fiables y de alta calidad y precisión.

Mobiliario y consolas para la torre de control (TWR/CWP)

- El AICC deberá disponer de 5 posiciones correctamente amuebladas (muebles Víctor) y equipadas con consolas de control del tráfico para los controladores aéreos, más un puesto para un supervisor del servicio.
- El mobiliario debe integrar las funciones de Comunicaciones, Vigilancia, FDP, meteorología y supervisión técnica.

Sistema avanzado de automatización para gestión de tráfico aéreo (FDP en la TWR)

El *Flight Data Processing*, o Sistema avanzado de automatización para gestión de tráfico aéreo. El sistema deberá proporcionar soporte estructurado de automatización de control de tráfico aéreo y servicios de gestión.

Deberá poder configurarse para su uso con el ACC de Chinchero-Cusco o con el TMA de Cusco. La afluencia segura y ordenada del tráfico aéreo se mejora al proporcionar a los controladores información totalmente integrada del tráfico aéreo, utilizando los datos procedentes de sensores de vigilancia, plan de vuelo, coordinación externa e interna, información aeronáutica y meteorológica, enlaces de datos tierra-aire, safety nets y alertas y avisos de predicción y detección de conflictos.

La comunicación entre el sistema, controladores y otros operadores de control de tráfico aéreo se deberá implementar a través de un avanzado interfaz Hombre-Máquina (HMI) que debe incorporar los últimos avances y recomendaciones de los especialistas de EUROCONTROL y la OACI.

Las funcionalidades mínimas del sistema a instalar e implementar en la torre del AICC deberán ser:

- Un subsistema de proceso de datos de vigilancia (SDP) que implemente una metodología de seguimiento avanzada con configuración de SDP principal (primario) y standby (secundario).
- Un servidor de proceso de plan de vuelo (FDP), con amplia capacidad de proceso de mensajes adaptable a los requisitos nacionales.
- Alertas y avisos de conflictos de vigilancia (Safety Nets, SNETP) que avisen a los controladores de situaciones de conflictos inminentes o reales.
- Monitorización de conformidad y Detección de Conflictos a Medio Plazo (herramientas de control de tráfico aéreo, ATCTP) para facilitar la pronta resolución de problemas de autorización ATC.
- Proceso de gestión de afluencia (*flow*) de tráfico aéreo (ATFMP) para ayudar a organizar el tráfico en condiciones donde la demanda puede exceder la capacidad del espacio aéreo disponible, incluyendo función avanzada de predicción de afluencia.
- Proceso de datos de enlace tierra-aire (AGDLP), que ayude a reducir la carga de trabajo de pilotos y controladores al dar soporte a aplicaciones como Vigilancia Dependiente Automática (ADS-C) y Comunicaciones de Enlace de Datos Controlador-Piloto (CPDLC).

Radar secundario de vigilancia (SSR)

El radar secundario de vigilancia (SSR) es un sistema de radar que no sólo detecta y mide la posición de la aeronave, sino que también solicita información adicional de la propia aeronave, tal como su identidad, velocidad y altitud.

A diferencia de los sistemas de radar primario, que miden sólo la distancia y la demora de los objetivos mediante la detección de las señales reflejadas de radio, el SSR se basa en que sus objetivos estén equipados con un transponder de radar, que responde a cada señal de interrogación transmitiendo su propia respuesta que contiene los datos codificados.

- El radar SSR es necesario para cubrir el área del Aeropuerto en las funciones ATC de aproximación y maniobras en el aeropuerto.
- No será necesaria la instalación de un SSR para el AICC, siempre y cuando en el momento de apertura continúe operativo y en buen estado el actual radar SSR instalado por CORPAC para dar servicio al AIVA.

Radioayuda ILS (Instrumental Landing System)

El Sistema de Aterrizaje Instrumental (o ILS, del inglés: Instrument Landing System) será el sistema de ayuda a la aproximación y el aterrizaje establecido por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) como sistema normalizado en todo el mundo. Este sistema de control deberá permitir que un avión sea guiado con precisión durante la aproximación a la pista de aterrizaje y, en algunos casos, a lo largo de la misma.

- EL AICC deberá disponer de una radioayuda ILS con categoría II para las aproximaciones por la pista 34.
- El sistema instalado deberá cumplir con los requerimientos de disponibilidad e integridad exigidos por la OACI en su Anexo 10, Volumen I (Radioayudas a la Navegación), en su última versión. Se incrementará el número de antenas estándar del LLZ (*Localizer*) si resulta preciso para obtener un nivel aceptable de la señal debido a deficiencias en la propagación de la señal en el emplazamiento de Chinchero.
- Asimismo, tanto los sistemas del LLZ como del GP (*Glide Path*) y MB (*Marker Beacon*) deberán disponer de un sistema de monitoreo dual y deberán permitir ajustar los límites del rango de la señal de manera asimétrica.
- Los componentes del ILS deberán resistir temperaturas de trabajo entre -15ªC y +50ºC
- La antena del LLZ deberá ser de doble frecuencia
- Tanto el LLZ como el GP deberá disponer de doble acometida de alimentación eléctrica.
- El ILS deberá contar con un sistema de auto-diagnosis, que permita la identificación rápida de fallos en el funcionamiento o en alguno de los componentes del sistema.
- El equipamiento deberá contar con todos sistemas y equipamientos que permitan un monitoreo de su funcionamiento local y remoto.

Radioayuda DVOR/DME

El sistema VOR ("Very High Frecuency Omnirange" o RadioFaro Omnidireccional de VHF) Chinchero (VOR CHO) será una radioayuda para la navegación en ruta de corto alcance (~200 mn). Deberá calcular la posición de la aeronave a partir de señales/datos transmitidos por una o varias emisoras específicas.

La versión Doppler (DVOR), típicamente se compone de un reflector circular de unos 30m de diámetro, en el cual se ubican una antena emisora principal omnidireccional en su parte central y un set de 48 antenas de bandas laterales, dispuestas de forma equidistante respecto a la antena principal.

El equipo telemétrico (DME, del inglés: Distance Measuring Equipment) debe ser un sistema electrónico que permite establecer la distancia entre éste y una estación emisora. La radioayuda DME ayuda al piloto a conocer la distancia que hay entre la aeronave y la estación VOR-DME. Al sintonizar el piloto la frecuencia de algún VOR en particular, automáticamente también se sintonizará la frecuencia de su DME asociado, y ambos compartirán la misma identificación en código Morse.

- El AICC deberá contar con un equipamiento DVOR acompañado de una radioayuda llamada DME (Distance Measurement Equipment), que permita la realización de procedimientos de aproximación y salida por la pista 34 (procedimientos convencionales de no precisión).
- El sistema instalado deberá cumplir con los requerimientos de disponibilidad e integridad exigidos por la OACI en su Anexo 10, Volumen I (Radioayudas a la Navegación), en su última versión.
- La caseta de sistemas del DVOR/DME deberá contar con espacio suficiente para almacenar baterías que permitan la operación ininterrumpida durante al menos 8 horas.
- El equipamiento deberá contar con todos sistemas y equipamientos que permitan un monitoreo de su funcionamiento local y remoto.
- El DVOR/DME deberá contar con un sistema de auto-diagnosis, que permita la identificación rápida de fallos en el funcionamiento o en alguno de los componentes del sistema.
- La instalación deberá estar emplazada de modo que se respeten las servidumbres radioeléctricas del resto de equipamientos aeroportuarios, así como las suyas propias.

Sistemas y equipamiento de rampa y área de maniobras

Ayudas Visuales

Los equipos de navegación aérea y de ayuda visual que tendrá el AICC son apropiados para las condiciones climatológicas locales y la demanda aeronáutica futura. Con el tiempo el equipo existente será probablemente reemplazado con equipos equivalentes asociados con las nuevas tecnologías de CNS/ATM.

La instalación de los equipos de ayuda visual en el nuevo AICC deberá seguir el Anexo 14-OACI y el Manual de Diseño de Aeródromos Parte 4 - Ayudas Visuales[110] , así como el Manual de Diseño para Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos[111], que provee criterios generales para los equipos eléctricos para asegurar que exista un alto grado de integridad y fiabilidad del servicio eléctrico en áreas esenciales del nuevo Aeropuerto.

El AICC deberá disponer como mínimo de las siguientes ayudas visuales:

- Faro de aeródromo
- Luces de alta intensidad de borde de pista, luces de eje de pista, luces de umbral de pista y luces de extremo de pista
- Luces de borde de calle de rodaje en todas las calles y luces de eje de calle de rodaje como mínimo para la calle de salida rápida de la pista 34.
- Luces de borde de plataforma e iluminación de plataforma con proyectores
- Sistema de iluminación de aproximación. Para la pista 34 se requerirá un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II mientras que para la pista 16 se debe suministrar como mínimo un sistema sencillo de iluminación de aproximación para así complementar los equipos de navegación aérea asociados a ambas cabeceras.
- Ambas pistas (16 y 34) deberán tener indicadores de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI).
- Mangas indicadoras de la dirección del viento

Todas las instalaciones lado aéreo también deberán tener toda la demarcación y señalización adecuada cumpliendo con los SARPS definidos en el Anexo 14-OACI y el Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 4 – Ayudas Visuales.

Faro de aeropuerto

Consiste en un faro giratorio (*Rotating Beacon*) que deberá ser instalado en una posición elevada y libre de obstáculos para indicar su ubicación a los pilotos del avión en la noche.

- Las balizas luminosas de Aeropuerto deberán estar diseñadas de tal manera que su visión sea más eficiente de uno a diez grados sobre el horizonte, sin embargo, deben poder verse muy por encima y por debajo de esta extensión máxima.
- La baliza puede ser un xenón omnidireccional dentelleando, o puede girar a una velocidad constante que produce el efecto visual de destellos a intervalos regulares. La luz podrá ser de tan sólo un solo color, o de dos colores alternados.

Mangas de viento

Las mangas de viento se emplean para dar una indicación al piloto y a los controladores de la dirección y velocidad del viento en las cabeceras de las pistas.

- El AICC dispondrá de 2 mangas de viento (una en cada cabecera de pista), consistentes en un cono de color naranja o de nylon blanco reforzado para resistir el desgaste y está montado sobre un bastidor de aluminio de peso ligero, iluminados, para indicación visual de la intensidad y dirección del viento en las cabeceras de las pistas.
- El marco y el cono girarán con la dirección del viento sobre rodamientos de bolas sellados con nylon recubierto y con sistema de engrase. Los conos de viento se proveerán con un foco para

110 Manual de Diseño de Aeródromos: Parte 4 – Ayudas Visuales, 4ª Edición, OACI, 2005, Montreal, Canadá
111 Manual de Diseño de Aeródromos Parte 5 – Sistemas Eléctricos, 1ª Edición, OACI, 1983, Montreal, Canadá

iluminar el cono. Todo el conjunto debe poder soportar velocidades de viento de 75 nudos (86mph).

- El emplazamiento seleccionado para ubicar las mangas de viento deberá seguir los SARPs de la OACI de su Anexo 14.

Sistema de iluminación de aeródromo (ALS)

El Sistema de Iluminación de Aeródromo (ALS) debe permitir a las aeronaves el aterrizaje, el despegue y el rodaje de noche y en malas condiciones de visibilidad.

- Los sistemas deberán cumplir con los requerimientos siguientes para categoría II:
  - SARPs Anexo 14 de la OACI
  - FAA AC_150/5345-46C
- El sistema ALS previsto para el AICC deberá incluir como mínimo:
  - Balizamiento de pista de alta intensidad: luces de bordes, eje, extremos y umbrales de pista
  - Balizamiento de bordes de calles de rodaje (y eje de calle para la salida rápida) y de las barras de parada en cada acceso a pista
  - Balizamiento de borde de plataforma y torres de iluminación
  - Sistema sencillo de iluminación de aproximación a la pista 16
  - Sistema de iluminación para pista instrumental de categoría II para la pista 34
- Todas las balizas del ALS han de disponer de lentes fácilmente sustituibles, facilitando y economizando su mantenimiento.
- Las balizas de eje y extremo de pista (empotradas en el pavimento) deberán disponer de arquetas-depósito independientes situadas a ambos lados de la pista.
- Las balizas de borde de calle de rodaje deberán estar electrificadas (no podrán ser reflectantes) y las lentes deberán ser tipo LED por su bajo consumo.
- Los circuitos de cableado serán redundantes para el balizamiento de pista, y los transformadores de las balizas deberán permitir el empleo de intensidades típicas en aeropuertos (6,6A).
- El sistema sencillo de iluminación para la aproximación de la pista 16 podrá realizarse con balizas de media intensidad tipo LED.

Sistema PAPI

El indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) debe proporcionar al piloto una senda de planeo segura y precisa en la aproximación final a la pista. Consiste en un conjunto de lámparas PAPI situado perpendicularmente a la trayectoria de aproximación que deben ser visualizadas por el piloto en combinaciones de rojo y blanco para indicar una trayectoria que es demasiado alta, demasiado baja o bien óptima.

- El AICC deberá disponer de equipo indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) para las dos pistas (16 y 34).

Torres de iluminación de plataforma

- El AICC deberá disponer de torres de iluminación de plataforma correctamente instaladas y cuya iluminancia deberá ser calculada en base a un método reconocido por la OACI.
- Cada torre de iluminación dispondrá preferentemente de proyectores orientables.

Sistema de guiado visual de atraque en rampa (VDGS)

El Sistema de Guiado Visual del Atraque debe ser un sistema que proporcione información al piloto que intenta de estacionar su aeronave en una posición de estacionamiento en un aeropuerto, a través de métodos visuales. El sistema deberá permitir a la aeronave permanecer libre de obstáculos durante el atraque y asegurar que las pasarelas pueden llegar a ésta.

- El AICC deberá disponer de un sistema VDGS homologado como mínimo para todas las posiciones de aeronaves en contacto con el edificio terminal.

La siguiente tabla resume los requisitos técnicos mínimos de los sistemas descritos anteriormente mediante las características más representativas de cada sistema:

Equipamiento	Requisitos Técnicos Mínimos
Sistemas de rampa y área de maniobras	
Faro de aeródromo	1, preferentemente situado en la TWR
Mangas de viento	2 mangas (1 por cabecera)
PAPI	4 juegos de luces (2 por cabecera)
ALS	Iluminación RWY (umbral, extremo, eje, borde, toma de contacto y de aproximación IFR para RWY 34 y SALS para RWY16)
	Iluminación TWY (borde, eje para la salida rápida, barras de parada)
	Iluminación de borde de plataforma y 7 Torres de iluminación con proyectores orientables
VDGS	8 (1 por posición en contacto)
Sistemas de ATM y TWR	
UHF/VHF Radio	9 canales Tx 9 canales Rx
SCV	5 posiciones de controlador más puesto para supervisión técnica
AFTN	Conexión SITA y AFTN 5 terminales remotas

Tabla 6: Alcance de los sistemas de navegación aérea propuestos para el AICC

Restricciones a la edificación y salvaguarda de servidumbres aeronáuticas

El AICC deberá realizar disponer de sendos planos de obstáculos (tipos A y tipo B según la OACI) para verificar las penetraciones en las superficies limitadoras de obstáculos (SLO) del espacio aéreo, incluyendo franjas de pista, aproximaciones y superficies de transición y horizontal interna.

Puede haber penetraciones debido a las características naturales del terreno como estructuras construidas por el hombre que puedan afectar la operación eficiente y segura de las aeronaves operando en el aeropuerto. Algunos objetos penetrando las SLO pueden implicar riesgos serios para la operación de las aeronaves.

La OACI define los criterios y los diferentes tipos de SLO en su Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 6 - Limitaciones de Obstáculos[112]. Este es un tema crítico en el caso del AICC por la orografía que existe a su alrededor. El proyecto deberá asegurar que se mantengan los máximos niveles de seguridad operacional.

El proyecto de aeródromo deberá considerar como mínimo las siguientes superficies:

- Franja de pista.
- Superficies de Aproximación:
- Superficies de Transición
- Superficie de aproximación interna
- Superficie de Aterrizaje Interrumpido
- Superficie de Transición Interna
- Superficie Cónica

La Figura siguiente presenta las superficies limitadoras de obstáculos de la OACI.

112 Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 - Limitación de Obstáculos, OACI, 2ª edición, 1983, Montreal, Canadá

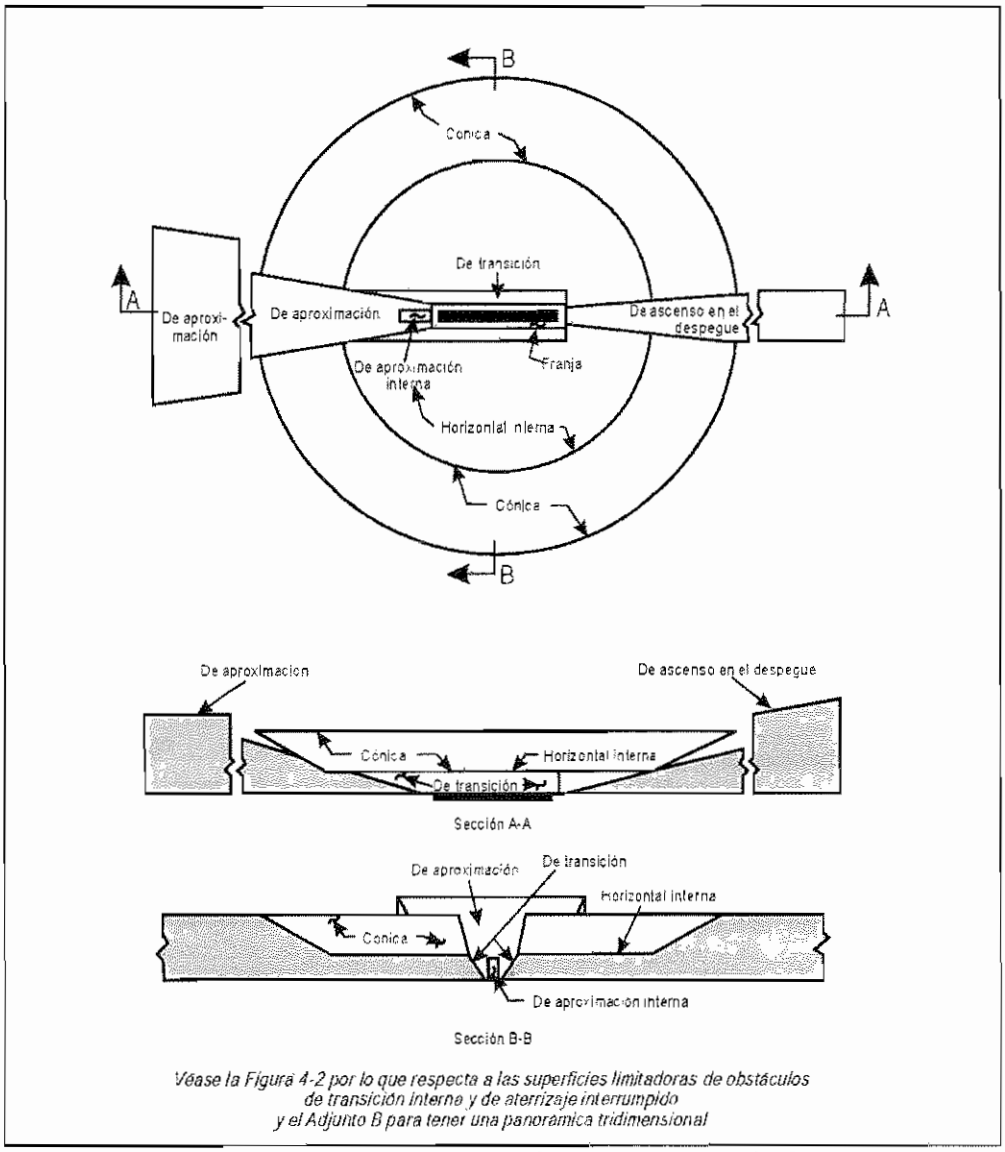

Figura 2. Superficie Limitadora de Obstáculos
Fuente: Anexo 14 de la OACI

De acuerdo a la OACI, las superficies de aproximación y de transición no deben permitir objetos nuevos o agrandar objetos existentes excepto en aquellos casos en que la opinión de la autoridad competente el nuevo objeto o el objeto expandido está siendo apantallado por un objeto existente o inamovible.

Además ningún objeto fijo podrá ser permitido en la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido excepto por objetos frangibles que por su función deben estar ubicados en la franja de la pista (ayudas visuales y de navegación aérea).

No se podrá permitir objetos movibles en estas superficies cuando un avión está aterrizando. Estas tres superficies identifican un volumen de espacio aéreo en la vecindad inmediata de una pista de precisión, el cual se conoce como la zona libre de obstáculos (OFZ). La figura siguiente presenta las tres superficies que se acaban de mencionar.

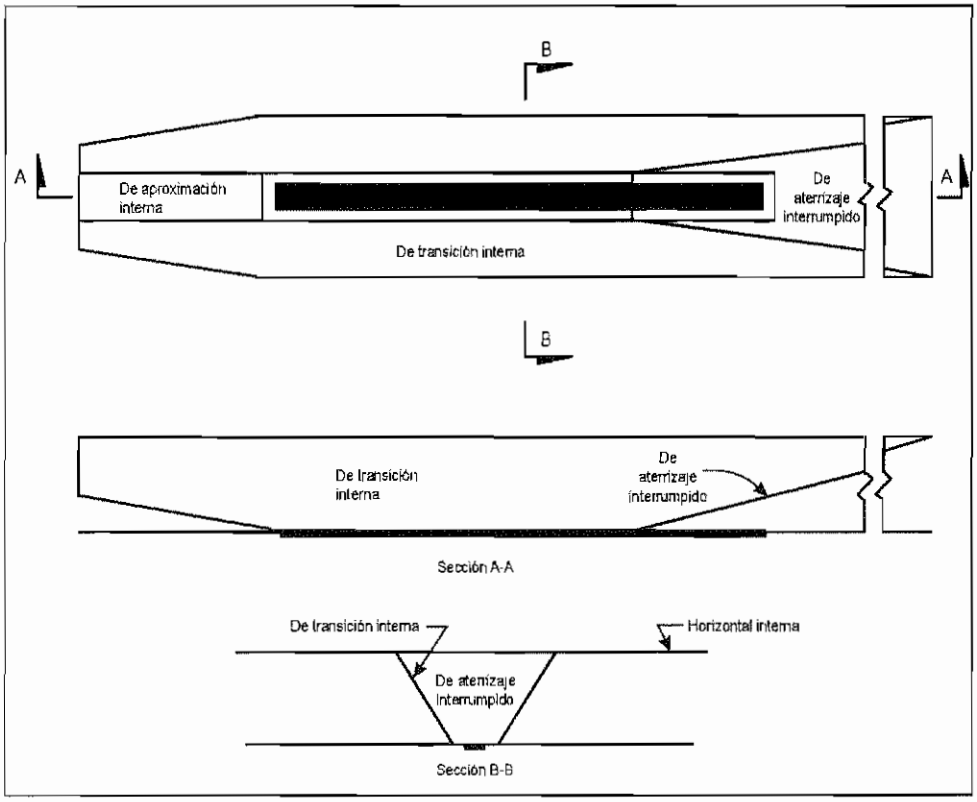

Figura 3. SLO's de Aproximación Interna, Transición Interna y Aterrizaje Interrumpido
Fuente: Anexo 14 de la OACI

Las Tablas siguientes presentan las características de las SLO para aproximaciones de precisión. Las definiciones de las superficies se pueden encontrar en el Anexo 14-OACI y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos.

	Ancho Interno	Divergencia	1ª Sección - Longitud	2ª Sección - Longitud	Sección Horizontal - Longitud
Superficies de Aproximación de Precisión Cat I, II y III	300	15%	3,000 m 2.0% (50:1)	3,600 m 2.5% (40:1)	8,400 m
Aproximación Interna para Cat I, II y III	120	0%	900 2%		

Tabla 7 . Características de las Superficies de Aproximaciones de Pistas de Precisión Clave 4E.
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

	Ancho Interno	Divergencia	Longitud y Pendiente
Superficie de Transición			14.3%
Superficie de Transición Interna			33.3%
Superficie de Aterrizaje Interrumpido para Cat I, II y III	120	10%	1,800 m 3.33%

Tabla 8. Longitudes y Pendientes de las Superficies de Transición. Pistas Clave 4E.
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

	Pendiente	Altura Sobre la Elevación del Aeropuerto	Radio
Horizontal Interna		45 m	4,000 m
Superficie Cónica	5%	100 m	

Tabla 9 . Superficies Horizontal y Cónicas para Pistas de Precisión Número de Clave 4E
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

La superficie cónica y la superficie horizontal interna no deben permitir objetos nuevos o agrandamientos de objetos existentes, salvo casos excepcionales a justificar debidamente mediante los estudios aeronáuticos.

Para procedimientos de despegue en el AICC la OACI incluye la superficie de ascenso en el despegue, que incluye un giro, por lo que la pendiente de la superficie de ascenso en el despegue es una superficie compleja que contiene la normal horizontal de su eje, y la pendiente del eje debe ser la misma que la trayectoria de despegue en línea recta.

La **Tabla siguiente** presenta los criterios y las dimensiones (longitud y pendientes) para las superficies de ascenso en despegues. Estas superficies empiezan a 60 m del umbral de la pista.

Definición	Criterio
Longitud de Ascenso	15,000 m
Pendiente	2% (50:1)
Longitud del Borde Interior	180 m
Divergencia	12.5%
Anchura del Borde Exterior	1,200 m

Tabla 10. Características de las Superficies de Ascenso en Despegues.
Fuente: Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

La Figura siguiente presenta las superficies de ascenso en despegue.

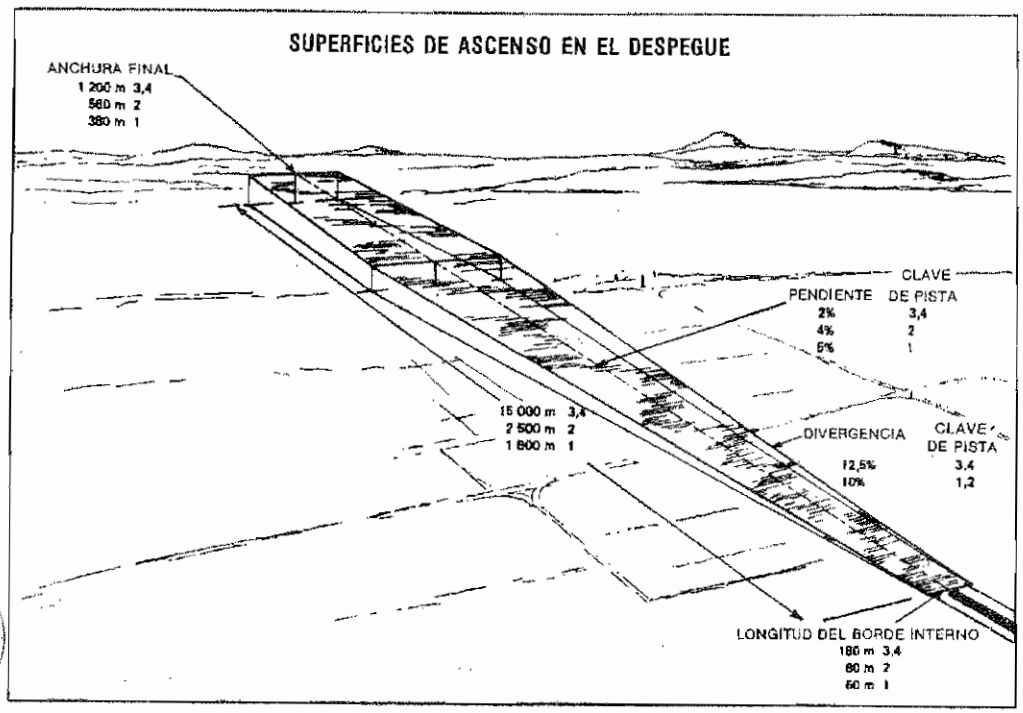

Figura 4. Superficie de Ascenso en el Despegue
Fuente: Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 6 – Limitación de Obstáculos de la OACI

CORPAC o la entidad equivalente operará y mantendrá las instalaciones y los sistemas de navegación aérea. El concesionario será responsable de construir la estructura de la torre de control de tráfico aéreo (ATCT) y preparar las áreas donde se piensan ubicar los equipos de navegación aérea. Se

deberán proteger las áreas críticas y sensibles de los equipos de navegación aérea descritas en el Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas[113] de la OACI.

El concesionario deberá tener un contacto directo con CORPAC para consensuar la ubicación de la torre de control y los equipos de navegación aérea. El concesionario también tendrá que construir un edificio para el Servicio de Control de Aproximación asociado a la ATC.

Requisitos técnicos mínimos del edificio terminal de pasajeros

Las guías básicas de desarrollo del área terminal del AICC están fundamentadas en el cumplimiento de normativa y reglamentación de los organismos y administraciones competentes del sector: OACI (Organización Internacional de Aviación Civil), IATA (*International Air Transport Association*) y DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deL Perú, además otras normas y recomendaciones aplicables y aceptadas habitualmente.

El proyecto ha de plantear con claridad los recorridos y la zonificación de la Terminal de tal forma que el uso del edificio resulte sencillo para cualquier flujo de movilidad. Es imprescindible **optimizar la funcionalidad** del área terminal en su conjunto y, muy en particular, del edificio terminal. Las circulaciones de los pasajeros deben diseñarse claras e intuitivas, que minimicen, además de los recorridos, los cambios de nivel, o cualquier otro requerimiento al pasajero que pueda disminuir el bienestar del pasajero, especialmente antes del vuelo (pasajeros de salidas).
Es clave que el diseño del área terminal tenga **máxima flexibilidad**, dado que el sector del transporte aéreo es dinámico y está sometido a frecuentes cambios (estacionales, anuales, semanales, imprevistos, etc,) muy a menudo difíciles de prever. La **capacidad de crecimiento**, desde el mantenimiento íntegro de la operativa de la infraestructura será también un factor clave en la evaluación de la propuesta para el área terminal.

Normativa aplicable y referencias para el diseño del edificio terminal

Además de la legislación urbanística, de edificación y medioambiental de ámbito estatal, y local, las recomendaciones de los anexos al Convenio de Chicago de OACI (especialmente el anexo 14) son las publicaciones aceptadas por la mayoría de los países como normativa técnica aeroportuaria. Estos documentos son:

- Anexos al Convenio de Chicago de la OACI
  Anexo 6: Operación de aeronaves
  Anexo 9: Facilitación
  Anexo 10: Telecomunicaciones
  Anexo 11: Servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta
  Anexo 14: Aeródromos
  Anexo 15: Servicios de información aeronáutica
  Anexo 16: Protección medioambiental
  Anexo 17: Seguridad
- Manuales de la OACI, principalmente:
  Manual de Planificación de Aeródromos (DOC 9184-AN/902) y
  Manual de diseño de Aeródromos
  Manual de Servicios de Aeropuertos
- Otra documentación de OACI: Planos de navegación aérea, Circulares y Procedimientos para los servicios de navegación aérea

Parámetros mínimos de dimensionamiento del edificio terminal

Los parámetros mínimos de dimensionamiento del edificio terminal de pasajeros se corresponden a un conjunto de premisas necesarias para calcular el área mínima necesaria para cada área funcional de procesado de pasajeros. Estas áreas deben ser suficientes para asegurar que el pasajero disfrute del espacio adecuado, conforme a los ratios establecidos en este apartado.

113 Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas: Volumen I – Radioayudas a la Navegación Aérea, 6ª Edición, Julio 2006, OACI, Montreal, Canadá

El edificio debe disponer, además de una serie de áreas no operacionales, áreas comerciales y espacios requeridos para la propia edificación, de una serie de áreas funcionales para atender al flujo de pasajeros. Estas deberán ser como mínimo las siguientes:

- Vestíbulo de salidas
- Área de facturación
- Zona de controles de seguridad
- Zona de control de emigración
- Zona de control de inmigración
- Salas de embarques
- Salas de recogida de equipajes
- Área de controles de aduanas
- Vestíbulo de llegadas

Se define la hora punta como la hora tal que la suma de todas las demás horas de los últimos 12 meses con un tráfico menor de pasajeros totalicen un volumen acumulado del 95% (noventa y cinco por ciento) del movimiento en ese mismo período. Esta hora punta se define para cada tipo de tráfico: doméstico/internacional, embarque/desembarque, y sus posibles combinaciones, de la siguiente forma:

- Se ordenan de forma decreciente los volúmenes de tráfico horario de los últimos 12 meses
- Se obtiene la participación de pasajeros en cada hora dentro del volumen total de los últimos 12 meses y,
- A partir de la hora con mayor tráfico, se identifica la hora que se corresponde con el percentil 95% del tráfico en los últimos 12 meses.

Los requisitos técnicos mínimos para el dimensionamiento del edificio terminal de pasajeros son los siguientes:

- En la hora punta, se deberá ofrecer un nivel de calidad a pasajeros y usuarios que se corresponda con el mínimo de referencia **el nivel de servicio "C" de IATA en el momento de saturación de la terminal.** Se define éste como "Buen nivel de servicio, flujos estables, nivel de retrasos aceptable y buen nivel de confort". Para dar cumplimiento a este criterio general, en la hora punta o de diseño la infraestructura deberá atender el espacio mínimo requerido por pasajero en cada área funcional de procesado de pasajeros conforme se indica a continuación:
  - Área de facturación (tiempo de proceso medio 1,5 min para el tráfico doméstico y 2 min para el internacional, 12,5 m^2/mostrador, 1,5 m^2/persona, 15% de acompañantes, estancia media 15 min)
  - Zona de controles de seguridad (2 equipajes por persona, capacidad de proceso de 450 equipajes hora, tiempo medio de proceso 25 segundos por persona, 12,5 m^2 por puesto de control, 1,2 m^2/persona, permanencia máxima en cola de 15,0 minutos)
  - Zona de control de emigración (tiempo medio de proceso ½ minuto, 6,3 m^2 por puesto de control, 1,2 m^2/persona en cola, 20 pasajeros en cola máxima, 5 min máximo tiempo en cola)
  - Zona de control de inmigración (tiempo medio de proceso 25 segundos, 6,3 m^2 por puesto de control, 1,0 m^2/persona en cola, 10 pasajeros en cola máxima, 5 min máximo tiempo en cola)
  - Sala de embarques (1,7 m^2/persona sentada y 1,2 m^2/persona en pié, capacidad para 80 % pasajeros sentados, 20 personas en cola máxima de embarque, 5 min máximo de tiempo en cola)
  - Sala de recogida de equipajes (20 minutos de ocupación del hipódromo por vuelo fuselaje estrecho y 45 min para fuselaje ancho, 1,7 m^2/persona, permanencia media de 20 minutos)
  - Área de controles de aduanas (20% de pasajeros procesados, 3,5 m^2 por puesto de control, 1,5 m^2 por persona en cola, tiempo máximo en cola de 10 minutos)
  - Sala de llegadas (2 m^2/persona, estancia media 10 minutos, 15% de visitantes por pasajero)

Subsistema de la terminal	Superficie por pasajero (m^2)
Área de colas de facturación	1,5
Áreas de espera y circulación	2,0
Vestíbulo de salida	2,0
Vestíbulo de llegadas	2,0
Sala VIP	5,0
Puertas de embarque: Pasajero sentado Pasajero de pie	 1,7 1,2
Áreas de recogida de equipajes (excluida la superficie ocupada por los hipódromos)	1,7
Filtros de seguridad	1,2
Controles de Inmigración	1,0
Controles de Aduanas	1,5

Tabla 11. Requisitos de espacio en los subsistemas básicos

Parámetros en vestíbulo de salidas	
Acompañante por pasajero doméstico	0,15
Acompañante por pasajero internacional	0,15
Tiempo medio de espera en vestíbulo doméstico	20 minutos
Tiempo medio de espera en vestíbulo internacional	20 minutos

Tabla 12. Estándares de diseño para el vestíbulo de salidas

Parámetros en venta de billetes	
Pasajeros en cola	2/3
Porcentaje de pasajeros que compra el billete en AICC	5%
Superficie por pasajero	1,5 m^2
Tiempo medio de proceso	3 minutos
Velocidad del proceso	20 pax/h

Tabla 13. Estándares de diseño para la venta de billetes

Parámetros en facturación	Clase turista	Clase ejecutiva (VIP)
Tiempo de proceso pasajeros doméstico	1,5 minutos	1,5 minutos
Cola máxima de pasajeros doméstico	12 personas	3 personas
Tiempo de proceso pasajeros internacional	2,0 minutos	2,0 minutos
Cola máxima de pasajeros internacional	10 personas	3 personas

Tabla 14. Estándares de diseño para mostradores de facturación

Parámetros en zona de embarque	
Límite máximo de presentación en zona lado aire	STD – 20 minutos
Límite máximo de presentación en puerta de embarque	STD – 10 minutos
Espacio requerido:	
Pasajero sentado	1,7 m^2/pax
Pasajero de pie	1,2 m^2/pax
Proporción de pié / sentados:	
Doméstico	80% sentado
Internacional	20% sentado
Tiempo medio de estancia:	
Doméstico	30 minutos
Internacional	40 minutos

Tabla 15. Estándares de diseño para el embarque

Parámetros en filtros de seguridad	
Tiempo de proceso	25 segundos
Cola máxima	12 personas

Tabla 16. Estándares de diseño del control de seguridad

Parámetros control de emigración	
Tiempo de proceso	30 segundos
Superficie por pasajero	1,0 m^2
Cola máxima	10 personas

Tabla 17. Estándares de diseño del control de pasaportes en salidas

Parámetros en filtros de inmigración	
Tiempo de proceso	25 segundos
Cola máxima	24 personas

Tabla 18 . Estándares de diseño del control de pasaportes en llegadas

Parámetros control de aduanas	
% de pasaje internacional revisado	20 %
Tiempo de proceso (búsqueda)	5 minutos
Superficie por pasajero	1,5 m^2

Tabla 19. Estándares de diseño para control de aduanas

Parámetros de reclamo de equipajes	
Tiempo de entrega primera maleta desde la llegada del vuelo	
Doméstico	20 minutos
International	25 minutos
Tiempo de entrega última maleta	
Doméstico	40 minutos
International	70 minutos
Tiempo de ocupación de hipódromo	
Fuselaje ancho	45 minutos
Fuselaje estrecho	20 minutos
Número de vuelos simultáneos por hipódromo	
Fuselaje ancho	1
Fuselaje estrecho	3

Tabla 20. Estándares de diseño para recogida de equipajes

Parámetros de vestíbulo de llegadas	
Tiempo medio de espera de los pasajeros	
doméstico	5 minutos
international	5 minutos
Tiempo medio de espera de los acompañantes	
doméstico	30 minutos
international	30 minutos
Visitantes por pasajero	15 %
Superficie por persona	2,0 m^2

Tabla 21. Estándares de diseño para el vestíbulo de llegadas

Número de maletas medio por pasajero	
Vuelos Doméstico	1,0
Vuelos Internacional	1,25

Tabla 22. Número medio de maletas por pasajero

- Sin perjuicio de que se haya de garantizar la prestación de un nivel de calidad de servicio como el definido en el apartado anterior, las superficies del edificio terminal y los elementos de procesado de pasajeros (mostradores, controles de seguridad, controles de inmigración, hipódromos de equipajes, controles de aduanas) no podrán estar nunca por debajo de los valores establecidos a continuación:

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pax/año)	3.500.000	5.000.000
Vestíbulo de Facturación		
Nº de mostradores	18	24
Sup. zona de colas de facturación (m2)	605	785
Sup. resto de vestíbulo de salidas (m2)	450	575
	1.055 m^2	**1.360 m^2**
Control de seguridad		
Nº de controles de seguridad	4	6
Sup. controles de seguridad (m2)	50	60
Sup. colas de seguridad (m2)	310	480

Escenario	Apertura	Ampliación
	360 m²	**540 m²**
Control de emigración		
Nº de controles de emigración	**4**	5
Sup. controles de emigración (m2)	25	30
Sup.controles de emigración (m2)	125	130
	150 m²	**160 m²**
Zonas comerciales		
Sup. en lado tierra (salidas y llegadas, m2)	960	1.400
Sup. en sala de embarques (lado aire, m2)	1.640	2.400
	2.600 m²	**3.800 m²**
Sala de embarques		
Sup. en m2	**5.150 m²**	**7.975 m²**
Control de inmigración		
nº de controles de inmigración	5	5
Sup. controles de inmigración (m2)	40	40
Sup. controles de inmigración (m2)	660	760
	700 m²	**800 m²**
Sala de recogida de equipajes		
nº de hipódromos de recogida de equipajes para tráfico doméstico	3	4
nº de hipódromos de recogida de equipajes para tráfico internacional	1	2
Sup. de hipódromos (m2)	320	480
Sup. para espera y circulación (m2)	3.880	5.420
	4.200 m²	**5.900 m²**
Aduanas	Integrado en sala de recogida de equipajes	
nº de controles de aduana	1	2
Superficie para controles (m2)	10	10
Sala de llegadas		
Sup. en m2	**920 m²**	**1.250 m²**
TOTAL	**15.135 m²**	**21.785 m²**

Tabla 23. Espacios públicos en la zona de llegadas del edificio terminal (m² útiles)

- *Nota: En cuanto al caso de los requerimientos de Aduanas, sin perjuicio de estos requerimientos mínimos, SUNAT podrá plantear los puestos de control u oficinas que sean necesarios cuando se cuente con los flujos de mercancías, medios de transporte y personas."*

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pax/año)	3.500.000	5.000.000
Lado tierra	3.440	4.710
Lado tierra restringido	4.900	6.700
Lado aire	6.790	10.375
Total áreas funcionales	**15.135**	**21.785**

Tabla 24. Resumen de espacios públicos y localización en edificio terminal (m² útiles)

- Las superficies funcionales mínimas anteriores, se verán complementadas con una serie de zonas de soporte a la operación para las aerolíneas y los porcentajes de tabiquería, estructura

e instalaciones, por lo que las superficies totales edificadas del edificio terminal no deberán estar por debajo de los valores mostrados a continuación:

Escenario	Apertura	Ampliación
Tráfico (pax/año)	3.500.000	5.000.000
Total zonas públicas	15.135	21.785
Espacios de soporte a la aerolíneas (incluye STE)	8.250	11.790
Otros usos (centros operativos, sistemas, oficinas,...)	674	1.094
Áreas de estructura, tabiquería e instalaciones	3.620	5.190
TOTAL (superficie a construir teórica)	**27.679**	**39.859**

Tabla 25. Estimación total de espacios en el edificio terminal (m² a construir)

- La capacidad del terminal de pasajeros en la hora punta se será calculada con base a los tiempos de ocupación e hipótesis de acompañantes asumidos por el gestor aeroportuario.
- El tiempo de ocupación de un área funcional para el pasajero se corresponde al tiempo esperado de permanencia de sus ocupantes, de acuerdo con las instalaciones físicas y la disponibilidad de sistemas y equipamientos que soporten el procesado de los pasajeros.

Criterios a desarrollar en la propuesta arquitectónica

La propuesta vencedora deberá desarrollar los criterios expuestos en el conjunto de la documentación presentada, concretando el nivel de definición apuntado en los conceptos arquitectónicos.

Arquitectura

Los conceptos arquitectónicos que debe incluir la propuesta arquitectónica se pueden resumir en:

- Integración en el paisaje afianzando la relación con el entorno natural y socio-cultural
- Imagen arquitectónica representativa, que ha de atender unitariamente al conjunto, en todas sus fases de desarrollo.
- Importancia de la iluminación natural, con especial atención a la cenital y la visibilidad interior – exterior
- Elección de la tipología de Terminal aeroportuaria de 1,5 niveles, con plataformas de acceso a aeronaves desde el primer piso (fingers).
- Claridad funcional y de recorridos, amplitud de espacios y dotación de sistemas de control solar.
- Flexibilidad de transformación y adaptación en el tiempo.

Estructura

- La estructura deberá estar fundamentalmente formada por muros de hormigón armado y piedra, y estructura de vigas de grandes luces en cubierta.
- Las luces estructurales deberán siempre salvar en las zonas públicas la distancia entre muros, huyendo de luces domésticas impropias de un equipamiento de esta escala.
- No existirán sótanos. La losa de cimentación deberá evitar que se produzcan humedades en el pavimento de la planta baja.

Instalaciones

- Deberán proporcionar las condiciones adecuadas de confort interior y ser ocultas en todas sus partes a excepción de los elementos terminales, que serán de primera calidad, silenciosas y acorde a las normativas vigentes.
- Su incidencia en el comportamiento energético del edificio es fundamental, por lo que serán de alto rendimiento, eficientes, gestionadas desde el CGA de tal manera que se evite malgastar los recursos naturales.

Criterios de sostenibilidad

A lo mencionado anteriormente se debe añadir que:

- Se priorizará el uso de materiales autóctonos, de bajo impacto medioambiental, tanto en su fabricación como en su transporte, de bajo nivel de mantenimiento y larga vida útil, así como de gran capacidad de reciclaje.
- Deberá utilizarse un amplio porcentaje de productos provenientes del reciclaje,
- El consumo de agua se minimizará con griferías de consumo reducido, válvulas de doble descarga en inodoros, temporizadores y plantación de especies de baja necesidad de riego. Se instalará un sistema de recuperación del agua sanitaria y pluvial para el uso en descargas de inodoros.
- Todos los materiales deberán aportar sellos de certificación de origen controlado que garanticen la procedencia y el proceso de fabricación. Especialmente se hará hincapié en los sellos de certificación de las maderas, que deberán acreditar su procedencia de explotaciones sostenibles.
- El proyecto supondrá a su vez la plantación de un importante número de ejemplares de arbolado, que contribuirá a minimizar el efecto isla de calor.

Requisitos de distribución para el procesado de pasajeros

- Las áreas, servicios e instalaciones para pasajeros y empleados del aeropuerto serán independientes.
- Las llegadas desde las aeronaves han de producirse separadamente para segregar los vuelos domésticos de los internacionales que requieren unos procesos de control específicos. En el hall de llegadas se deben establecer las oficinas de alquiler de vehículos así como algún comercio. En el lado de salidas del hall se deben ubicar los centros de venta de billetes e información.
- La facturación estará basada en el concepto operacional "any desk any flight" usando el sistema CUTE (facturación universal)
- Se debe plantear una ubicación agrupada o bien conectada de los controles de seguridad de acceso a lado aire, control de pasaportes en salidas y en llegadas. Esta estrategia es conveniente dado el número y la mezcla de viajeros previsto, intentando lograr cierta racionalización de recursos.
- El área de salidas se debe contar con una zona doméstica (común para salidas y llegadas) y una zona Internacional, en lado aire segregada (incluso entre salidas y llegadas de este segmento). En el área dedicada a llegadas se permitirá la mezcla de pasajeros domésticos que llegan con los que salen.
- En toda el área restringida de llegadas se realizará una segregación en flujos independientes de los pasajeros internacionales y los domésticos, por las restricciones que deben hacerse entre pasajeros internacionales llegando con cualquier otro tráfico (pasajeros internacionales saliendo y/o pasajeros domésticos en salida o llegada).
- Una vez facturado el equipaje, los pasajeros en el caso de que su equipaje no haya superado satisfactoriamente la inspección de seguridad, deberán poder reunirse con su equipaje en el área de inspección, por lo que el proyecto deberá facilitar este flujo, que aunque poco frecuente, debe garantizarse.
- Todas las rutas de peatones en lado tierra, deben poder ser transitadas con carritos portaequipajes. Se deberán tener en cuenta áreas para el movimiento, almacenamiento y mantenimiento de carritos portaequipajes.
- Se dispondrán asientos para los pasajeros que esperan para la llamada de embarque.
- La ubicación de los mostradores de facturación para los pasajeros VIP será tal que minimizará el recorrido a pie desde la zona donde los pasajeros se bajan de sus vehículos.
- Se adoptarán estándares internacionales para satisfacer a todas las categorías de pasajeros con necesidades especiales, incluyendo aquellos que aseguran la movilidad para minusválidos junto a las rutas para peatones.
- El área de recogida de equipaje deberá contener dos espacios independientes, un para los pasajeros provenientes de vuelos internacionales y otro para los provenientes de vuelos domésticos.
- La sala de recogida de equipajes internacional podrá disponer de un ámbito para que todos los pasajeros provenientes de estos vuelos pasen un control de aduana. Esta aduana, deberá estar ubicada justo antes de la salida del área de recogida de equipaje internacional.

- La práctica habitual en el Perú consiste en que el 100% de pasajeros en llegadas pasan por filtros de rayos X, una vez se ha reconciliado con su equipaje, y aproximadamente el 20% de estos pasan seguidamente por el control de aduana.
- El vestíbulo de llegadas debe contemplar los siguientes puntos:
  - Punto de encuentro entre pasajeros y acompañantes
  - Punto de encuentro entre pasajeros y taxistas concertados
  - Espacio destinado a pasajeros que requieran otros servicios, tales como comercio, ocio, concesionarios, entre otros.
  - Acceso a los servicios de transporte público (líneas regulares de autobuses, estación de autocares, etc.)
  - Acceso al estacionamiento y demás instalaciones ubicadas en la zona de servicios
  - Centro de información al pasajero

Requisitos de distribución para empleados y tripulaciones

- Los procesos de presentación, de intercambio de información, de recogida de documentación y de control de seguridad seguidos por la tripulación se llevarán a cabo en una zona dedicada.
- El traslado de la tripulación desde el edificio terminal a la aeronave deberá realizarse a través de los puentes de abordaje o mangas o a pié desde alguna de las salidas a plataforma del edifico terminal, o mediante un autobús de uso restringido a tripulación.
- La ubicación de áreas de soporte no debe interferir o complicar innecesariamente los flujos de pasajeros y aeronaves. Siempre que sea posible, las áreas de soporte se localizan en áreas no utilizadas para el paso de los pasajeros
- El acceso al área de operaciones (AOA) debe ser restringido y las soluciones que se propongan deben respetar este hecho. Se debe evitar el exceso de tráfico de vehículos o personas tanto en las áreas de soporte lado aire como en el campo de vuelos por razones de eficiencia en la operación, de seguridad y coste.
- El tráfico de vehículos y el movimiento de personal debe concentrarse en determinadas áreas para facilitar el control; por ejemplo, concentrar las instalaciones de acceso y el vial de servicio. Deben disponerse de calles o vías de servicio dedicadas exclusivamente a AOA
- Seguridad aeroportuaria: El diseño debe garantizar que la seguridad aeroportuaria no se encuentre comprometida en ningún caso
- Las áreas de soporte lado tierra no deben comprometer el desarrollo de otras actividades comerciales

Requisitos de distribución de equipajes

El proceso global de tratamiento de equipajes de bodega incluye tanto los subprocesos asignados al Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) como aquellos dependientes directamente de las Compañías Aéreas, los Agentes *Handling* (carga y descarga del avión, transporte a o desde avión desde o a puntos de entrada o salida del sistema, reconciliación, etc.).

La función del SATE es recibir, transportar, inspeccionar, clasificar, almacenar y distribuir los equipajes introducidos al sistema desde cualquiera de los puntos de entrada del edificio terminal (mostradores de facturación, líneas para la descarga del equipaje de destino final, vuelos en conexión, etc.), enviándolos al destino correspondiente en cualquiera de los puntos de salida (carruseles de formación de carrillos, hipódromos de recogida de equipajes, etc.).

- El aeropuerto debe disponer de un SATE para todos los pasajeros en embarque. El sistema debe ser capaz de recoger los equipajes introducidos en los mostradores de facturación previstos para la hora punta.
- El SATE debe contar con equipos de inspección para procesar el 100% del equipaje de bodega que sale del aeropuerto (HBS 100%). Debe incluir el uso de sistemas de detección de explosivos (EDS)
- En lado aire, el diseño debe permitir el proceso de clasificación y un patio de amplitud suficiente de los trenes de carrillos o contenedores.
- El SATE debe complementarse con un almacén de equipajes tempranos.
- El proyectista podrá considerar en el diseño de las áreas de embarque la instalación de tolvas para el equipaje que, por sus dimensiones o peso, en el momento de realizar el embarque sobrepase los estándares establecidos para el equipaje de mano y permita al personal de las

aerolíneas enviar, de manera rápida, dicho equipaje a la rampa para su posterior embarque en la aeronave.

Requisitos de seguridad (Security)

Para el análisis del control de pasajeros y acompañantes se deben tener en cuenta las medidas de seguridad necesarias para los diferentes colectivos de acuerdo a sus características. Como ya se ha mencionado antes, se deben seguir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos 9, Facilitación y 17, Seguridad de la OACI.

El modelo para el control de pasajeros y equipajes deberá tener en cuenta las características de los vuelos y las medidas de seguridad necesarias; para lo cual se requiere:

- La existencia de un único punto de inspección para vuelos domésticos con varios puestos de trabajo que se activarían en función del volumen de pasajeros
- La existencia de una zona para vuelos internacionales con un punto de inspección, común al de los vuelos domésticos, y un área para el control de pasaportes; ambos con puestos múltiples, activables según necesidades. El punto de control de pasaportes requiere flexibilidad para poder ampliar o reducir la zona internacional en función del tráfico en la ampliación del terminal
- La concentración máxima de los puestos de control de seguridad para la optimización de recursos

Desde el punto de vista de la seguridad aeroportuaria, en la terminal deben coexistir diferentes áreas, cada una de ellas con distintos requerimientos de seguridad. La clasificación de las **áreas de seguridad** es la siguiente:

- Pública (lado tierra), zona no restringida
- Restringida (lado aire), ocupada por pasajeros (y eventualmente empleados) habiendo pasado el control de seguridad
- Pasajeros internacionales en llegadas, previas al control aduanero
- Control aduanero
- Zona de operación aeroportuaria, restringida a empleados
- Zona de oficinas
- Zona de operaciones de carga aérea

Los requisitos mínimos que afectan a los protocolos de seguridad (accesos a las áreas de seguridad) son los siguientes:

- El personal del aeropuerto que requiera acceder al lado aire lo realizará a través del acceso planificado para tal fin. Su diseño deberá prever el número y ubicación de accesos necesarios, procurando en todo caso la segregación, al menos de alguno de ellos, del flujo de pasajeros.
- El acceso de las tripulaciones al área terminal se realizará ya sea mediante vehículos dedicados a tal fin o bien a pie. Por lo tanto, en la entrada de la zona restringida, se deberá prever el puesto de control.
- El 100% de los aprovisionamientos en la nueva terminal deberán pasar el control de seguridad independientemente de la ubicación e instalaciones previstas para tal fin. Asimismo, el 100% de los equipajes de pasajeros en conexión y de pasajeros de origen serán controlados por el sistema de seguridad.

Las zonas de control de seguridad deberán albergar, por otro lado:

- Los arcos eléctricos y máquinas de rayos X
- El espacio para la formación de colas (de manera ordenada)
- Las mesa para la inspección de los equipajes de mano
- Paso específico para sillas de ruedas
- Oficina para el personal de control
- Punto de control segregado para el paso de empleados
- Posible aparato de detección de explosivos

Requisitos de funcionalidad del edifico terminal

Las necesidades de espacio en un aeropuerto se dividen en:

- Área Terminal
  - Pasajeros
  - Áreas de soporte a la operación
- Zona de Servicios

A continuación se enumeran los requerimientos de espacio del Área Terminal. Las necesidades funcionales asociadas a los **pasajeros** son:

Salidas Lado Tierra
- Mostradores de facturación / circulación
  - Facturación tradicional
  - Auto facturación
- Vestíbulo / circulación
  - Venta de billetes
  - Área de carros portaequipajes
- Concesiones comerciales
  - Tiendas comerciales
  - Restauración
- Control de seguridad
- Información al pasajero

Vestíbulo llegadas Lado Tierra
- Vestíbulo
- Concesiones comerciales
  - Tiendas comerciales
  - Restauración
  - Alquiler de coches
- Información al pasajero

Salidas Lado Aire
- Vestíbulo / circulación
- Área de espera / circulación
- Zona de embarque / circulación
  - Pasajeros internacionales
  - Pasajeros domésticos
- Concesiones comerciales
- Sala VIP
- Control de pasaporte salidas / filas
- Zona espera para retrasos

Área de recogida de equipajes
- Hipódromos de recogida de equipajes
- Circulación / carros portaequipajes
- Aduana
- Información al pasajero
- Oficina de equipajes perdidos (con almacén)

Circulación llegadas lado aire
- Pasillos para flujos en llegadas
  - Pasajeros internacionales
  - Pasajeros domésticos
- Control de pasaportes llegadas / filas

Conexiones / transferencias[114]
- Información a pasajeros en conexión
- Seguridad pasajeros en conexión
- Control de pasaportes a pasajeros en conexión
- Zonas descanso para pasajeros conexión

Otros servicios al pasajero[115]
- Servicios / aseos
- Punto de encuentro
- Oficina de correos
- Servicio médico / primeros auxilios
- Control de sanidad
- Información compañías aéreas
- Consigna
- Objetos perdidos
- UM's (Menores sin compañía)
- Mozos de embarque y sillas de ruedas

Las necesidades funcionales asociadas a las áreas de **soporte a la operación** son:

Oficinas públicas
- Oficinas compañías aéreas y otros usuarios

Sistema de tratamiento de equipajes
- Clasificación
- Inspección
- Almacén equipajes anticipados
- Zona de carga / descarga
- Contenedores y equipo de almacenaje

Almacenes / Talleres

Operaciones de Compañías Aéreas / Agente *Handling*
- Áreas para personal / dirección
- Sindicatos
- Vestuarios
- Centro de reporte de la tripulación
- Control de *handling* en tierra / coordinación

Limpieza y mantenimiento
- Instalaciones de limpieza
- Instalaciones de mantenimiento

114 Poco frecuente en el Aeropuerto
115 Pueden definirse integrados en alguna otra área

- Concesiones comerciales
  - Tiendas comerciales
  - Restauración
  - Catering
- Generales
- Mantenimiento
- Área de tratamiento de residuos

Salas de equipos

- Salas de equipos / sistemas de aire acondicionado y ventilación
- Centro de datos para terminal y líneas aéreas
- Suministro eléctrico
- Suministro de agua
- Comunicaciones

Soporte al *handling* de pasajeros

- Supervisión
- Sala de soporte en llegadas
- Control de equipaje y seguridad
- Soporte a la facturación
- Almacén de sillas de ruedas

Oficinas de dirección del aeropuerto

Fuerzas de seguridad del Estado y seguridad privada

- Comisaría
- Policía Nacional
- Policía Municipal
- Inmigración
- Aduana
- Seguridad privada

Soporte en rampa / *handling*

- Coordinación escala
- Área de equipos
- Carga de baterías
- Equipos de transporte de equipaje
- Soporte en rampa
- Limpieza de la aeronave
- Mantenimiento de la aeronave
- Soporte en embarque

Requisitos de proximidad entre áreas funcionales para el pasajero

Las diferentes áreas funcionales enumeradas pueden presentar tres posibles grados de proximidad entre ellas, representados por las siglas siguientes:

- A: En el mismo nivel, estando adyacente o próximo
- AC: Accesible, aunque no es necesario que se encuentren en el mismo nivel
- NE: El acceso entre las dos áreas funcionales no es esencial

En la siguiente matriz se describen los requisitos de proximidad/adyacencia entre áreas funcionales del edificio terminal, de acuerdo a los criterios citados.

FUNCIONES	Vestíbulo de facturación	Venta de billetes	Restauración	Área Comercial	Salidas	Llegadas	Recogida de equipaje	Inmigración	Aduanas	Soporte a plataformas	Viales de salidas y llegadas	Oficinas de Dirección	Instalaciones para el personal	Oficinas
Vestíbulo de facturación														
Venta de billetes	A													
Restauración	A	A												
Área Comercial	A	A	A											
Salidas	A	AC	A	A										
Llegadas	AC	AC	A	A	NE									
Recogida equipaje	NE	NE	A	A	NE	A								
Inmigración	AC	NE	A	A	A	A	A							
Aduana	NE	NE	A	A	A	A	A	A						
Soporte a plataformas	NE	NE	AC	NE	NE	NE	AC	NE						
Viales de salidas y llegadas	A	A	AC	AC	A	A	NE	AC	NE	NE				
Oficinas de Dirección	AC	AC	AC	NE	NE	NE	NE	AC	AC	AC	NE			
Instalaciones para el personal	AC	AC	AC	NE	AC	AC	AC	NE	NE	NE	AC	A		
Oficinas	A	A	AC	A	A	A	A	A	A	AC	AC	A	A	

Figura 5. Matriz de proximidad del Área Terminal

Requisitos del diseño arquitectónico asociados a la plataforma de aeronaves

Los **parámetros aeronave** son los que acotan el diseño del interface entre los sistemas Edificio Terminal y Plataforma. Están definidos en el Anexo 14 y en el Manual de Diseño de Aeródromos de OACI, y a modo de ejemplo, a continuación se enumeran algunos de los más vinculados al diseño conceptual de la terminal:

- La distancia de separación de cualquier punto del avión con cualquier obstáculo debe garantizar un mínimo de 7,5 m
- En la zona que separa el morro de las aeronaves del edificio terminal se recomienda dejar un mínimo de 30 m para, además de respetar la distancia de seguridad entre el morro de la aeronave y objeto, se disponga de suficiente espacio para el vial de servicio (para la circulación y los servicios de los vehículos de *handling*), así como permitir la operación de los tractores de push-back (remolque), estimada en unos 15 metros

Requisitos del área de reclamo de equipajes

El diseño del área de recogida de equipajes debe atender a los siguientes requisitos básicos relacionados con el equipamiento correspondiente al SATE:

- Disposición en dos espacios totalmente separados para los hipódromos de recogida de equipaje, uno para el tráfico internacional y otro para el doméstico
- Salvaguarda de espacio para la disposición de hipódromos adicionales del mismo tipo que los iniciales, y de acuerdo con la demanda prevista en la ampliación de la terminal
- Provisión de espacios de circulación y recogida alrededor de los hipódromos, así como para el acopio de carros portaequipajes

- Es recomendable disponer de una posición de recogida de equipajes especiales y de gran tamaño
- Cada hipódromo de recogida de equipajes tendrá una longitud efectiva de recogida de, al menos, 30 metros
- La disposición de los hipódromos debe ser compatible con la retícula estructural, para posibilitar unas circulaciones sin obstáculos en la sala de recogida y principalmente, en el patio de carrillos.
- Los hipódromos se deben orientar, de manera que posibiliten la entrada al lado aire (zona de carga) de un extremo de cada uno de ellos y, por tanto, con su eje longitudinal perpendicular a la línea divisoria lado aire – lado tierra

Instalaciones convencionales requeridas
Las instalaciones mínimas a integrar en el edificio terminal son:

- Instalación de climatización y ventilación
- Instalación eléctrica en media y baja tensión
- Instalación de alumbrado
- Instalación de protección contra incendios
- Instalación de fontanería

Calidades mínimas comprometidas en la edificación
A continuación se definen genéricamente y de forma orientativa el nivel de calidad mínimo de los acabados de cada una de las zonas principales que conforman el edificio Terminal.

El proyecto deberá tener en cuenta los siguientes parámetros a la hora de definir cada uno de los sistemas constructivos y materiales, justificando las alternativas propuestas desde un punto de vista tanto arquitectónico como de la disponibilidad material de la zona, un nivel de mantenimiento bajo, la sostenibilidad de su utilización y las normativas locales.

Vestíbulos de salidas y llegadas, área de facturación y salas de reclamo de equipajes
Requisitos generales

- Amplitud de espacios, materiales nobles, mayor altura de techos, luminosidad natural.
- Mostrador de recepción en materiales nobles.
- Cuarto de centralización de instalaciones anexo. En él se instalará el control de instalaciones y vigilancia del edificio (CGA). Entre otras se ubicarán las siguientes instalaciones:
  - Monitores CCTV y centralita anti intrusión.
  - Gestión Centralizada de instalaciones eléctricas y Aire Acondicionado.
  - Control de ascensores y escaleras.
  - Cuadros eléctricos de zonas exteriores.
- Los accesos serán independientes para llegadas y salidas por medio de puertas giratorias de gran formato, en vidrio, automáticas y antibloqueo.
- Se proveerán aseos para usuarios, aseo independiente para discapacitados, con todos los accesorios requeridos por normativa.
- De instalarán zócalos de protección anti-golpeo de carritos en todos los paramentos verticales.

Requisitos para los muros

- Los muros principales serán macizos de piedra natural. Los tabiques secundarios podrán ser de fábrica de ladrillo o cartón yeso revestidos con acabados nobles tipo aplacado de piedra, vidrio laminar coloreado o paneles de madera vista.
- La parte inferior de los muros, en general, será vidriada transparente para permitir una gran conexión visual interior-exterior.

Requisitos para los pavimentos

- Prevalecerán pavimentos y rodapiés en piedra natural.
- En salas técnicas, el suelo técnico deberá estar acabado en losetas de terrazo, piedra natural o artificial.

Requisitos para los techos

- Los techos irán parcialmente revestidos con tratamientos acústicos y parcialmente vistos, tratando la estructura de forma que su aspecto sea adecuado a la representatividad del espacio.
- La iluminación artificial será representativa, según diseño.
- Los techos de la zona en altura simple (por ejemplo en las zonas de facturación o colas de control), el falso techo será registrable para el paso de instalaciones, con subestructura oculta y calado, material noble tipo listones de madera o rejillas metálicas. En salas técnicas, el falso techo será de fibras minerales o placas de cartón yeso.

Otros requisitos

- Las puertas de compartimentación de sectores de incendio serán de chapa de acero pintado.
- Las bocas de incendio estarán empotradas y los extintores en hornacinas empotradas.
- Cámaras CCTV controlando la totalidad de las zonas públicas.
- Dispondrán de señalética de diseño para evacuación, direccional aseos, ascensores, extintores, BIES, indicadores de planta, según criterios locales.
- Dispondrán de tuberías para extracción de humos en previsión de que parte de la planta baja pueda ser un restaurante.

Área comercial

Los acabados de las zonas de circulación del área comercial, así como las salas de espera para el embarque y de reclamo de equipajes tendrán el mismo acabado y calidades que las áreas públicas del vestíbulo principal.

- Se entregarán los locales diáfanos con cerramientos de fachada interior y exterior, recrecidos, con acometidas, con las instalaciones de Detección y Extinción de incendios que requiera la Normativa y sin pavimento, falso techo, ni revestimientos.

Fachadas

Las fachadas principales del edificio terminal del AICC estarán formadas por los muros que forman las bandas de programa funcional. Estos muros, como se explica en el primer apartado, estarán formados genéricamente por combinaciones de piedra natural y hormigón armado con áridos en los mismos tonos en la parte superior y fachada vidriada en la zona más baja.

- Las carpinterías serán de muro cortina acristalado doble con cámara, de forjado a viga de soporte de los muros pétreos, en las zonas inferiores.
- Los muros superiores serán de piedra natural soportados por estructura de hormigón armado.
- El sistema podrá llevar una segunda piel de protección solar
- En zonas de visión el vidrio tendrá un bajo factor solar y un alto factor de transmisión luminosa.
- Todos los elementos de acero serán lacados
- Se alternarán partes ciegas con zonas de vidrio con acabados exteriores integrados con el edificio. Se dejarán las puertas exteriores necesarias para evacuación.

Cubiertas

Se empleará una cubierta plana invertida acabada con tierras vegetales y plantación de especies locales de bajo mantenimiento. Previsión de placas ligeras según normativa aplicable. La maquinaria se ubicará sobre bancadas y será oculta incluso desde al aire.

Lucernarios

- La estructura de cubierta será reticular de gran formato, vista, de hormigón in situ coloreado.
- Los lucernarios formados por elementos acristalados verticales, doble acristalamiento con cámara, carpinterías de acero lacado.

Escaleras y vestíbulo de escaleras

Requisitos generales

ASESORA LEGAL Proinversión

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS Proinversión

- El ancho será el requerido por evacuación, ídem consideración en descansillos, según normativa aplicable.

Requisitos para pavimentos

- En las escaleras públicas abiertas, pavimentos y rodapiés de piedra natural acorde con los vestíbulos de planta.
- En resto de escaleras, pavimentos y rodapiés de terrazo pulido con tratamiento antideslizante.

Requisitos para paredes y techos

- Las paredes, techos y zancas de escalera serán enyesados y pintura plástica.

Requisitos para barandillas

- En escaleras, deberá proveerse barandillas no escalables, de acero pintado o chapa perforada.
- Todas las barandillas serán resistentes y adecuadamente ancladas a la estructura.
- Los pasamanos, cuando sean necesarios, serán con acabados análogos a las barandillas.

Requisitos para puertas

- Las puertas deberán ser de chapa de acero homologadas, con cercos telescópicos y muelles cierrapuertas.
- Dispondrán de barras antipánico en sentido evacuación cuando lo precise según normativa.
- Deberán contar con contacto magnético, conectado a centralita intrusión en puertas al exterior.

Aseos públicos

Requisitos generales

- Un conjunto de aseos (caballeros/señoras) por zona independiente: vestíbulo salidas, llegadas, salas de espera embarque, salas de llegadas, etc según documentación gráfica.
- Aseos de minusválidos en cada conjunto, según Normativa.

Requisitos para pavimentos

- Pavimento y rodapiés de piedra natural, terrazo continuo o en losetas, o gres porcelánico, según diseño.

Requisitos para paredes

- Donde no existan tabiques de cartón yeso hidrófugo, enfoscado maestreado previo de las paredes de ladrillo.
- Alicatado de gres porcelánico, losetas de terrazo micrograno o aplacado de piedra natural.

Requisitos para techos

- Se proveerá falso techo de placas de cartón yeso hidrófugo pintado. Cuando sea necesario para las instalaciones se colocará falso techo registrable metálico.

Requisitos para sanitarios y griferías

- Encimera corrida baja de piedra natural o material equivalente en calidad, si el diseño lo requiere.
- Grifería temporizada cromada. Únicamente agua fría, excepto requerido por Normativa. Sifones cromados.
- Inodoros y urinarios en porcelana vitrificada suspendidos.

- Se colocarán letreros indicando salida de vehículos y salida de peatones, ubicación de carritos, zonas de pago, etc.

Equipamientos mínimos del edificio terminal de pasajeros

La siguiente figura muestra los sistemas y equipamientos necesarios a ser desplegados en el edificio terminal del AICC. Se subdividen en equipamientos de operaciones, equipamientos de seguridad (security) aeroportuaria y equipamientos o sistemas comunes:

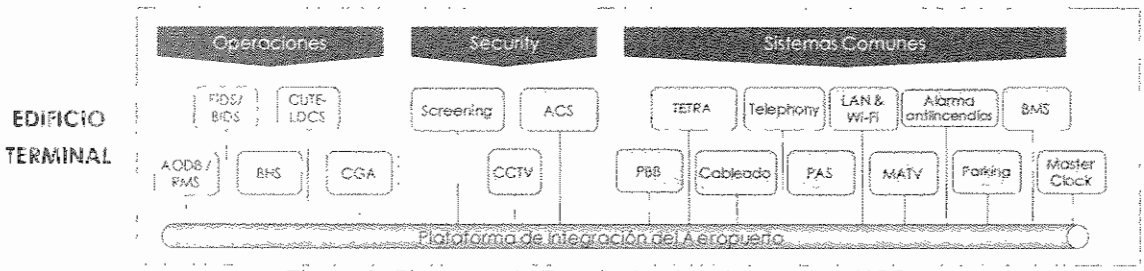

Figura 6. Sistemas de Terminal a desplegar en el AICC

Equipamientos operacionales

A continuación se describen los equipamientos mínimos con los que debe contar el edificio terminal de pasajeros del AICC.

Base de datos operacionales del aeropuerto (AODB)

El sistema AODB debe ser el núcleo de las operaciones del aeropuerto, encargado de controlar todos los aspectos de las operaciones aeroportuarias desde el proceso de planificación previa de los vuelos hasta la ejecución de los mismos. El sistema AODB instalado en el AICC debe tener las siguientes características:

- El AICC contará con un sistema AODB que consolide toda la información operacional que reciba de otros sistemas aeroportuarios con los que va a convivir y difunda ésta para que todos ellos tengan el mismo conocimiento sobre la situación del aeropuerto.
- El sistema debe constar de los siguientes módulos:
  - Gestión de Operaciones. Debe contener las funcionalidades básicas, tales como gestión de vuelos en tiempo real, mantenimiento de tablas básicas, administración e integración con sistemas externos.
  - Facturación. Necesaria para registrar los servicios que han utilizado los vuelos que operan en el aeropuerto, tales como el uso de la señal de 400Hz, servicios contra incendios, pasarela, etc... La información registrada es puesta a disposición del sistema de facturación del aeropuerto.
    En concreto, el módulo de Facturación permite a los operadores del AODB recoger toda la información que el aeropuerto necesita para facturar a las compañías aéreas por diferentes conceptos.
    Además, el módulo de facturación debe poder crear facturas tanto puntuales como recurrentes (por ejemplo, para vuelos programados durante toda una temporada)
  - Planificación. El sistema debe poder elaborar la planificación de vuelos del aeropuerto (gestión de series)
  - Programación. Utilizado para programar los vuelos antes de que se produzcan en tiempo real.
    Se debe poder realizar el desglose de series existentes en el sistema. El desglose de series consiste en la creación de los vuelos reales a los que dan lugar las series existentes en el sistema entre dos fechas
  - Informes. El sistema debe ser capaz de generar informes de los datos guardados en el sistema, con el fin de facilitar las tareas de análisis de los datos operacionales del aeropuerto.
- El sistema, debido a su naturaleza como base de datos, como mínimo debe tratar los siguientes grupos de información:
  - Datos generales: entidades de facturación, handling, aeropuertos, aeronaves, compañías aéreas, recursos aeroportuarios
  - Datos en tiempo real: vuelos de salida y vuelos de llegada
  - Datos de administración del sistema: usuarios y grupos de usuarios

- El acceso a la aplicación debe ser controlado mediante autentificación de los usuarios. Sólo los usuarios autorizados deben poder acceder a la misma.
- El sistema debe ser capaz de interactuar con los diferentes sistemas del aeropuerto que requieran o sean fuente de la información contenida en el mismo

Sistema de gestión de recursos del aeropuerto (RMS)
El sistema de gestión de Recursos del aeropuerto (RMS) es el sistema encargado de asignar los recursos aeronáuticos disponibles en el aeropuerto en base a las operaciones previstas de aeronaves.

El sistema RMS del aeropuerto AICC deberá tener las siguientes funcionalidades:

- Asignación y gestión de los recursos aeroportuarios disponibles a los diferentes vuelos programados (mostradores de facturación, cintas de equipajes, puertas de embarque, salas de espera, vehículos de plataforma, stands...).
- Asignación y gestión de los recursos en tiempo real, para facilitar la reubicación de recursos en caso de modificación de las operaciones según el plan.
- Recepción de la información de los vuelos programados procedente del sistema AODB.
- El sistema debe mostrar los recursos asignados a cada operación mediante diagramas visuales, por ejemplo diagramas de Gantt.
- El sistema debe utilizar un seguido de reglas y restricciones a la hora de permitir la asignación de recursos (por ejemplo no debe permitir asignar una aeronave de fuselaje ancho en un stand para aeronaves de fuselaje estrecho)
- Durante la fase de programación, el sistema debe hacer una preasignación automática de los recursos, según los disponibles y las operaciones programadas, y siguiendo unas reglas y restricciones preestablecidas.
- El sistema debe proveer al AODB la información de facturación relacionada con la utilización de recursos (por ejemplo, tiempo de uso de plataforma o GPU).

Sistema de información al pasajeros (FIDS/BIDS)
El objetivo del sistema FIDS es presentar la información necesaria para el pasajero en su tránsito por el aeropuerto allí donde el pueda necesitarla. Como mínimo, el sistema deberá tener las siguientes características:

- El sistema deberá presentar toda aquella información que es de utilidad al pasajero: información en los mostradores de facturación, en las puertas de embarque de pasajeros, en las cintas de recogidas de equipajes y a lo largo de la terminal con diferentes vistas de las listas de vuelos con salida/llegada al aeropuerto.
- Toda la información mostrada en los dispositivos que componen el sistema FIDS debe poder ser configurada por el usuario mediante el editor de plantillas. Dicho editor debe permitir al usuario personalizar la estructura de la información mostrada (tablas, imágenes, textos, logos, vídeos, etc.).
- El sistema debe permitir gestionar las diferentes pantallas de la terminal para que cada una muestre la información útil al pasajero en el punto donde se encuentra (salidas, llegadas, puertas de embarque, número de cinta de recogida de equipajes,etc.). Además, se deben poder asignar varias páginas en una misma pantalla para que se alternen.
- El acceso al sistema de un usuario se realizará por medio de una autentificación introduciendo su login y su password.
- El sistema se debe comunicar y coordinar con el sistema de megafonía para proveer la información a ser emitida por voz.

Sistema automatizado de tratamiento de equipajes (BHS)
El BHS es el sistema encargado de transportar el equipaje del pasajero a través de las diferentes zonas del aeropuerto durante todo su proceso. En el AICC, el sistema debe consistir de:

- Transporte del equipaje facturado desde los mostradores de facturación a las zonas de carga del equipaje al avión.
- Cintas de circuito cerrado en los diferentes patios de clasificación de equipajes.
- Las cintas ubicadas en cada mostrador de facturación deben estar provistas de básculas para poder determinar el peso del equipaje facturado y de mano durante la expedición de la tarjeta de embarque.

- El sistema debe ser capaz de integrar un sistema de escaneo automático de los equipajes facturados.
- Transporte y entrega del equipaje facturado descargado del avión a las cintas de recogida de equipajes.

Sistema de uso compartido de equipos de terminal (CUTE-LDCS)

Para el tratamiento de los pasajeros se usará el denominado Sistema de Uso Compartido de Equipos (CUTE). El objetivo del sistema CUTE-LDCS es permitir un fluido y eficiente intercambio e interacción de recursos entre puestos de Facturación y de Embarque entre diferentes aerolíneas y/o agentes de handling.

- Este sistema debe permitir ofrecer un nivel de servicios básicos a todos los pasajeros y las compañías aéreas presentes en el aeropuerto.
- El sistema debe permitir que los mostradores y las puertas de embarque sean utilizados por todas las compañías, y de esta manera nos serán necesarios los equipamientos dedicados para cada usuario.
- CUTE debe poder ser accesible desde las estaciones de trabajo ubicadas en los mostradores de facturación. A través de CUTE se establecerá comunicación con los sistemas centrales de las aerolíneas.
- En cada mostrador de facturación se deberá instalar, una estación de trabajo junto con una impresora de tarjetas de embarque, una impresora de etiquetas y una impresora de uso general.
- CUTE también deberá ser accesible desde las estaciones de trabajo en las puertas de embarque, donde se comprobará la tarjeta de embarque del pasajero y el pasajero puede embarcar en el avión. Aquí la estación de trabajo se deberá equipar con un lector de tarjetas de embarque.
- Otras estaciones de trabajo se deberán proporcionan para la gestión del sistema global desde una posición centralizada en la Terminal (Centro de Gestión Aeroportuaria).

Centro de Gestión aeroportuaria (CGA)

El Centro de Gestión Aeroportuaria debe ser el núcleo de la infraestructura de los sistemas TIC, donde los operadores monitorizarán y registrarán las numerosas actividades del aeropuerto, 24 horas al día, 7 días a la semana, procesando la información recibida.

- El corazón del CGA lo debe constituir la sala de control en la que trabajan los operadores que debe contar con diversos sistemas funcional y tecnológicamente heterogéneos. Para ello se precisa una dotación tecnológica y un mobiliario específicos que les permitan realizar debidamente su función.
- Los controladores del CGA deben poder acceder a los diferentes sistemas de la terminal del aeropuerto desde cualquier estación de trabajo. El permiso de acceso/edición a cada sistema lo deben determinar las credenciales de usuario de cada controlador (especificadas según su rol).
- Cada posición de trabajo constará de una estación de trabajo, dotada de múltiples monitores y los periféricos necesarios (ratón, teclado, auriculares, micrófono, teléfono, etc.).
- Cada posición de trabajo estará dotada de mobiliario específicamente diseñado para sus funciones, un cumplimiento con las normativas ISO 11064, referentes al diseño de Centros de Control.
- El CGA deberá estar dotado de un sistema de visionado común como mínimo en una de las paredes de la sala formado por múltiples dispositivos de visualización con el fin de dar información general a todos los controladores de la sala.

Equipamientos de seguridad

Escáneres de seguridad (Screening)

Los sistemas de seguridad deberán garantizar la seguridad del aeropuerto, de los pasajeros y de los trabajadores del mismo.

- El sistema deberá ser capaz de analizar:
  - Todos los pasajeros que quieran acceder al lado aire
  - Equipaje de mano y otros objetos que sean llevados por dichos pasajeros que permanecerán en la cabina del avión
  - Equipaje facturado
- El sistema debe ser capaz de detectar la presencia de los siguientes materiales y objetos:
  - Material explosivo o peligroso para la salud humana
  - Armas
  - Objetos y sustancias ilegales

- Mercancía de contrabando
- Con este fin se deberán instalar escáneres de rayos X y equipos de detección de explosivos en los diferentes puntos descritos, juntamente con todo el material asociado a ellos (mesas con rodillos, posiciones de control, espacios de registro privados, etc.).

Circuito cerrado de vídeo vigilancia (CCTV)

El sistema de vídeo vigilancia deberá proporcionar una herramienta vital para las fuerzas de seguridad del aeropuerto en la coordinación de las medidas de seguridad y prevención de desastres.

- El sistema de video vigilancia deberá permitir cumplir los objetivos de la protección de los pasajeros y las instalaciones a la vez que contribuye a una mejor coordinación en situaciones de emergencia. Esto ayudará a optimizar los procedimientos de seguridad.
- El sistema debe recoger imágenes de datos para una mejor y más rápida toma de decisiones.
- La solución debe ser basada en transmisión de datos encriptados vía IP. La red de datos utilizada debe ser la misma que la utilizada para el resto de datos del aeropuerto, es decir, no debe ser dedicada.
- El sistema debe ser capaz de integrar la señal de las diferentes cámaras instaladas en el aeropuerto, aunque sean de diferentes modelos y proveedores.
- El sistema debe ser capaz grabar las capturas de las cámaras para posterior visionado. Las grabaciones deberán mantenerse por un plazo no menor de treinta (30) Días. De ser requerida por alguna autoridad, EL CONCESIONARIO deberá proporcionar copia de la grabación efectuada.
- El sistema debe estar provisto de una interfaz hombre-máquina (HMI) que permita el controlador gestionar el sistema. Como mínimo, debe tener las siguientes funcionalidades:
  - Acceder a la captura de cualquier cámara activa
  - Controlar las cámaras: activar, desactivar, controlar posición, zoom, resolución, etc.
  - Relacionar una captura de cámara con su ubicación dentro de la terminal
  - Módulo de alarmas e incidentes. Cuando exista una alarma, el sistema debe mostrar la captura de las cámaras más cercanas a la posición donde se ha originado el incidente
  - Visualización de grabaciones históricas
  - El acceso al sistema de un usuario se realizará por medio de una autentificación introduciendo su login y su password.

Sistema de control de accesos (ACS)

Para impedir intrusiones en áreas restringidas del aeropuerto, se debe instalar el sistema de control de accesos en los puntos que se consideren más críticos del aeropuerto. El sistema deberá cumplir con las siguientes funcionalidades:

- Este sistema debe impedir el acceso no autorizado a zonas restringidas mediante la instalación de cerraduras eléctricas y equipos de verificación de identidad en los puntos de control.
- Todas las zonas prohibidas para los pasajeros tanto en lado tierra como lado aire, así como accesos de uno al otro no permitidos, deberán estar protegidas. Todas las rutas desde y hacia estas áreas deberán estar equipadas con control de acceso.
- El sistema deberá registrar para cada puerta la identidad del titular de la tarjeta y el momento de la entrada, además de señalizar la apertura de puertas. El software de control deberá incorporar también tiempos limitados en áreas específicas y sus respectivas puertas.
- El sistema se debe gestionar a través de estaciones de trabajo ubicadas en una sala central en el edificio de terminal. La comunicación con los servidores y estaciones de trabajo deberán hacerse a través de la LAN, ofreciendo la posibilidad de instalar estaciones de trabajo adicionales en todo el edificio de la terminal.

Equipamientos comunes

Sistema de comunicaciones móviles (TETRA)

El TETRA o Terrestrial Trunked Radio debe ser el sistema de comunicación entre los diferentes agentes que operan normalmente en la plataforma dentro del aeropuerto y no están equipados de sistemas radio VHF como las aeronaves.

- El sistema consistirá de diferentes dispositivos de comunicación bidireccional (transmisor-receptor) portátiles, fijos o instalados en vehículos
- El sistema de comunicaciones móviles debe tener cobertura dentro de todo el perímetro del aeropuerto, así como dentro de los diferentes edificios.
- El protocolo de comunicación debe ser encriptado con el fin que no pueda ser recibido por terceros.

- Las frecuencias usadas por el sistema no deben interferir en ningún otro sistema instalado, como las comunicaciones tierra-aire o las radioayudas.

Cableado, LAN, Wi-Fi y Telefonía (Redes)
Este suministro deberá comprender las infraestructuras de comunicación de datos y voz necesaria para dar soporte al resto de sistemas de la terminal.

El aeropuerto AICC deberá contener los siguientes sistemas:

- Cableado estructurado principal entre edificios: infraestructura física que debe conectar cada una de las dependencias del Aeropuerto (Torre, Terminal, otros) y posibilitar la comunicación entre sistemas instalados en diferentes localizaciones.
- Red local de datos (LAN): la red de datos debe ser la red a través de la cual todos los sistemas instalados en el Aeropuerto intercambian información y permite la integración entre todos ellos.
    - Debe tener un ancho de banda capaz de soportar la transmisión masiva de datos de todos los sistemas descritos.
    - El sistema debe proporcionar un transporte de los datos eficiente y seguro.
- Red inalámbrica (Wi-Fi): red inalámbrica que permita conexión remota a la red del aeropuerto desde diferentes puntos de la terminal. Adicionalmente, debe proporcionar acceso a Internet a los pasajeros que dispongan de dispositivos compatibles.
- Telefonía: sistema de comunicaciones de voz para las comunicaciones tanto internas como con el exterior.
    - El sistema debe proporcionar comunicación interna entre las diferentes terminales del aeropuerto bajo protocolo IP.
    - El sistema deberá proporcionar las comunicaciones de voz con la red de telefonía convencional.

Sistema de megafonía del aeropuerto (PAS)
Un sistema de megafonía (sistema de PAS) debe ser un sistema de amplificación electrónica con un mezclador, un amplificador y altavoces, que se utiliza para realizar anuncios por voz dentro de la terminal. El sistema deberá cumplir las siguientes especificaciones:

- El sistema PAS deberá poder emitir mensajes de voz y de alarma a los diferentes espacios públicos de la terminal, con el fin de informar a los pasajeros que se encuentran en ellos.
- El sistema se deberá comunicar con el sistema FIDS, para tener conocimiento del estado actual de los vuelos.
- El sistema debe ser capaz de emitir mensajes automáticos pregrabados informando al pasajero, por ejemplo, del inicio de embarque de un vuelo u otros mensajes informativos respecto a normativas de seguridad o recomendaciones al pasajero.
- El sistema debe estar provisto de diferentes estaciones de llamada desde donde poder efectuar llamadas de voz por micrófono, por ejemplo, en las puertas de embarque.
- El sistema debe ser selectivo con la zonificación de los mensajes, es decir, solo debe emitir los mensajes en las zonas donde los pasajeros sean susceptibles de su interés.
- El sistema debe estar conectado con el sistema de alarmas, con el fin de poder anunciarlas a través de la megafonía si es necesario.
- Todos los mensajes deberán ser transmitidos a través de la red común del aeropuerto sin necesitar la instalación de una red dedicada.

Servicio de televisión digital (MATV)
El MATV debe ser un sistema que distribuya el servicio de televisión en las diferentes pantallas dentro de la terminal. Deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Todos los datos desde los diferentes equipos de adquisición de señal hasta las pantallas debe ser través de la infraestructura de red común del aeropuerto bajo TCP/IP.
- El AICC debe contar con un sistema MATV que permita la distribución y visualización de señal analógica, Digital Terrestre, cable y TV satélite a través de una única interfaz de usuario.
- El sistema debe tener un software de gestión para poder controlar el contenido visionado en las diferentes pantallas.

Alarma antiincendio

El sistema antiincendio deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Deberá estar diseñado para detectar la presencia no deseada de fuego a través de la monitorización de los cambios ambientales asociados con la combustión.
- El sistema de alarma contra incendios deberá consistir de dos subsistemas:
  - de accionamiento automático (mediante sensores instalados dentro de la terminal)
  - de accionamiento manual, mediante accionadores instalados dentro de la terminal
- El sistema tendrá como objetivo notificar a los ocupantes del edificio para evacuación en caso de incendio u otra emergencia, informar del suceso al exterior del Aeropuerto con el fin de reclamar los servicios de emergencia, y preparar las instalaciones y sistemas asociados (p.ej. PAS y ACS) para controlar la propagación del fuego y el humo.

Sistema de Gestión del Edificio (BMS)

Un BMS debe ser un sistema de Supervisión, Control y Adquisición de Datos (SCADA). El BMS debe ser la herramienta principal de trabajo del equipo de mantenimiento del aeropuerto.

- El sistema debe permitir controlar y gestionar los dispositivos mecánicos y eléctricos instalados en edificios, como ascensores, pasarelas automáticas o escaleras mecánicas.
- Debe integrar también la gestión y control de las instalaciones de iluminación, climatización, protección contra incendios, circuitos cerrados de TV y sistemas de suministro de energía.

Sistema de reloj aeroportuario

El sistema de Reloj Aeroportuario deberá:

- Sincronizar la hora de todos los sistemas de la terminal y evitar incongruencias entre ellos.
- La recepción de la señal se hará mediante un servidor central, sincronizándose con satélites geoestacionarios del sistema GPS. Además, el servidor deberá disponer de osciladores para la corrección de la señal.
- El sistema incluirá también los relojes de pared que se van a emplear para mostrar la hora y la fecha dentro de las instalaciones de la terminal. Estos relojes también deberán sincronizar su señal horaria con el servidor de tiempos.
- Este sistema se deberá encargar de proporcionar la señal horaria para todos los sistemas Aeroportuarios mediante el protocolo estándar NTP (Network Time Protocol).
- El servidor horario debe poder ser accesible desde cualquier estación de trabajo conectada a la red común del aeropuerto, mediante un cliente web.

Mangas de embarque (PBB)

Las mangas de embarque/desembarque son pasarelas móviles, cubiertas, que se extenderá desde la puerta de embarque de la terminal del aeropuerto (en una posición de estacionamiento de aeronaves de contacto) hasta la puerta de una aeronave, permitiendo el acceso sin necesidad de descender a la plataforma del aeropuerto. Todas las pasarelas instaladas en el AICC deberán cumplir las siguientes especificaciones:

- Las pasarelas deben poder ser maniobradas desde una consola ubicada en el extremo que se acopla con la cabina de las aeronaves.
- El movimiento de las pasarelas debe ser accionado por un motor eléctrico propio.
- Las pasarelas deben estar provistas de aire acondicionado, así como ventiladores para generar corrientes a lo largo del túnel.

La siguiente tabla resume los requerimientos mínimos de cada sistema:

Equipamiento	Requisitos técnicos mínimos
Sistemas Operacionales	

Equipamiento	Requisitos técnicos mínimos
AODB/RMS	Servidores del sistema Estaciones de trabajo para la gestión del sistema
FIDS/BIDS	Servidores del sistema Estaciones de trabajo para la gestión del sistema 105 pantallas (90 de 32" y 15 de 46")
BHS	Cintas con báscula para 18 mostradores de facturación 4 carruseles de llegadas 3 carruseles de salidas
CUTE-LDCS	Equipamiento para 18 mostradores de facturación Equipamiento para 10 gates Equipamiento para 2 mostradores de tránsito
CGA	8 posiciones de controlador LCD-Wall de 2x2 displays de 46"
Sistemas de seguridad	
Screening	10 filtros de seguridad para pasajero (arcos detectores de metales, escáner para equipaje de mano, detectores de metales manuales y mobiliario asociado) 1 equipo de tomografía 3 escáneres para equipajes facturados 3 detectores de explosivos
ACS	205 accesos controlados
CCTV	270 cámaras de seguridad
Sistemas comunes	
TETRA	8 repetidores 150 dispositivos móviles (walkies) 30 dispositivos en vehículos
Redes	170 km de cableado estructurado 2000 puntos de red 300 teléfonos 60 puntos de acceso a red Wi-Fi
PAS	1000 altavoces 38 estaciones de llamada
MATV	30 pantallas (20 de 32" y 10 de 46")
Alarma antiincendio	2.000 sensores
BMS	Sistema para gestión del edificio terminal de 30.000 m^2
Reloj aeroportuario	Servidor NTP con oscilador 20 relojes
PBB	8 (1 por posición en contacto)

Tabla 26. Alcance de los sistemas de terminal propuestos para el AICC

Requisitos técnicos mínimos del área terminal

Las instalaciones mínimas con las que deberá contar el área terminal son las siguientes:

- Un (1) edificio terminal de pasajeros, con los requisitos mencionados anteriormente.
- Accesos terrestres, urbanización del área terminal y una (1) playa vehicular con capacidad para atender vehículos propios y autobuses
- Un (1) edificio terminal de carga, consistente en un pequeño almacén
- Un (1) área destinada a la aviación general y/o corporativa
- Una (1) planta de abastecimiento de combustibles

- Un (1) edificio multipropósito en el que se podrán alojar talleres de mantenimiento y vehículos del aeropuerto
- Un (1) edificio para el centro de control de área (ACC), asociado a la TWR
- Un (1) edificio para oficinas de aeropuerto u operador de handling
- Un (1) edificio para alojar la central eléctrica del aeropuerto
- Un (1) cerco perimetral para seguridad aeroportuaria (security aeroportuaria)
- Instalaciones para el suministro de agua potable, saneamiento y energía eléctrica
- Un (1) punto limpio o centro de tratamiento de residuos

A continuación se describen los requisitos técnicos mínimos de estas instalaciones.

Urbanización del área terminal

El proyecto se entiende en continuidad topográfica con su entorno, trazando plataformas naturales, utilizando materiales propios del lugar y fragmentando los volúmenes.

Se establecen una serie de requisitos generales para las zonas a urbanizar en el área terminal:

- Constarán de zonas ajardinadas, aceras peatonales, calzadas para vehículos. Adicionalmente se reservará una amplia zona cercana a los accesos para el desencoche de pasajeros que viajen en autocar y otra para descarga de camiones.
- Las aceras permitirán la cómoda circulación de peatones desde el acceso de entrada y plazas de exterior hasta los edificios, sin tener que andar por las calzadas de los viales.
- Se dispondrán pasos de cebra y barbacanas en aceras.
- Las zonas ajardinadas dispondrán de arbolado de porte y plantaciones con poco riego.
- Las zonas urbanizadas y calles estarán adaptadas a normativa de personas con movilidad reducida, rampas, barandillas, etc.
- Los equipamientos mínimos para las calles de urbanización son los siguientes:
    - Papeleras
    - Bancos exteriores
    - Señalización informativa y vial
    - Farolas de iluminación de bajo consumo
    - Todos los complementos urbanos necesarios para el correcto funcionamiento del equipamiento.

Materiales

- Las aceras y bordillos serán de piedra natural o artificial de formatos variables, según normativas vigentes.
- Los viales se ejecutarán en asfalto con nivel de resistencia acorde al uso al que va destinado.
- Las zonas ajardinadas serán de vegetación autóctona, arbolado de bajo mantenimiento de cierto porte inicial, tapizantes naturales en zonas concretas con especies de bajo mantenimiento y riego.

Accesos terrestres y playa vehicular

El acceso público en el aeropuerto deberá cumplir con estándares aceptados en la industria y se proyectará usando las siguientes normas generales definidas por el Highway Capacity Manual 2000[116] del Transportation Research Board (TRB) de los Estados Unidos:

- Capacidad por carril (por hora): Calle principal: 700-800; Carretera: 1,200-1,600
- Número mínimo de carriles 2 ; Ancho mínimo de los carriles 3,7 m
- El ratio de puestos de estacionamiento de vehículos por millón de pasajeros O/D deberá ser justificado con un estudio de tráfico y tiempo de permanencia de los vehículos esperados.

Sobre la acera de llegadas del edificio terminal de pasajeros, se deberá seguir documento *Airport Passenger Terminal Planning and Design*[117] de TRB, con los ajustes apropiados para reflejar las condiciones locales de Chinchero.

Otros requerimientos para los accesos al aeropuerto son los siguientes:

116 Highway Capacity Manual 2000, 2004, Transportation Research Board, Washington, DC, USA

117 Airport Passenger Terminal Planning and Design, Airport Cooperative Researeh Program (ARCP) 25, TRB, 2010, Washington, DC.

- La carretera de acceso dentro del perímetro aeroportuario y el estacionamiento de vehículos deberán estar iluminados, disponer de sistemas de drenaje y una demarcación adecuada.
- Los pavimentos deberán ser diseñados para acomodar los niveles de demanda para los próximos 15-20 años.
- La zona dedicada a aviación general y la terminal de carga deberá tener una calle de acceso apropiada para su nivel de demanda y los vehículos previstos.
- Pavimento de la playa vehicular: consistirán en bloques prefabricados permeables

Terminal de carga

La mayor parte de la carga aérea en el AICC será transportada en la bodega de los aviones de pasajeros con algunos vuelos esporádicos de aeronaves cargueras.

El Manual de Referencia de Desarrollo de la IATA[118] suministra unos lineamientos generales para el dimensionamiento de las instalaciones de carga en base a toneladas métricas por metro cuadrado gestionado por el aeropuerto.

Requisitos funcionales que deberá cumplir el edificio o almacén de carga:

- El edificio deberá cumplir con el ratio de carga manejada anual de 5 toneladas métricas anuales por metro cuadrado, en caso de que la automatización de la terminal sea baja.
- El edificio debe encontrarse próximo a la terminal de pasajeros para facilitar el traslado de la carga entre las dos instalaciones.
- Deberá disponer de un acceso viario que conecte con los accesos al aeródromo, y este deberá disponer de una playa de maniobras cómoda para acceso, maniobra y estacionamiento de los camiones que transportan la carga en el lado tierra. Esta playa se debe ubicar en la zona restringida del Aeropuerto, de forma que los camiones que acceden a la Terminal pasen un primer filtro de control.
- Rapidez en la operación de carga/descarga. La dársena de descarga deberá permitir la aproximación directa de los distintos tipos de vehículos que previsiblemente accederán a la Terminal. Se deberá disponer de un mínimo de dos plazas de estacionamiento de camiones y dos plazas para trailers dotadas de plataformas que se adapten a la altura de la caja.
- Modularidad en el diseño y facilidad de ampliación. Se deberá seguir un concepto modular y dejar espacio de reserva, de forma que es posible el crecimiento futuro del edifico y la compartimentación inmediata en transporte nacional e internacional.
- Disponibilidad de áreas de clasificación y manipulación. Se deberá disponer de un espacio intermedio junto a la dársena de descarga de los camiones para la realización de las labores de manipulación e inspección de la carga y otra banda en el lado aire para facilitar las operaciones de transferencia desde el lado aire.
- Flexibilidad de utilización. La zona de almacén deberá dejarse diáfana, con objeto de flexibilizar la clasificación y zonificación de áreas destinadas a las distintas actividades.
- Facilidad de comunicación con el resto del campo de vuelo. Frente a la Terminal de Carga, en el lado aire, deberá discurrir un vial de servicio de Plataforma, de modo que la comunicación con los aviones y con la Terminal de Pasajeros sea inmediata.

Área para aviación general y/o corporativa

Las principales aeronaves usuarias del AICC serán las del tipo C de la OACI (previsiblemente los Airbus A319), con posibilidad de que puedan operar aeronaves mayores como el Boeing B737, el A340, el A300 o el futuro B767. No obstante, se prevé también una actividad de aviación general con aeronaves ligeras similares a las que operan en el actual AIVA (del tipo Gulfstream GLF200, Piper PA31, Learjet LJ28 y LJ60, Diamond DA20, etc.) Por ello se establecen los siguientes requisitos para las instalaciones de aviación general y/o corporativa:

- La plataforma de aeronaves deberá disponer de una zona de estacionamiento diferenciada de las aeronaves comerciales para AG, con capacidad de acomodar como mínimo 8 aeronaves Clave A.
- La plataforma de aviación general y/o corporativa deberá de disponer de sendos accesos viarios por lado tierra y lado aire del aeropuerto
- Se debe reservar áreas disponibles en el caso que un *Fixed Base Operator* (FBO) esté interesado en proveer servicios a los aviones privados que llegan al AICC. El FBO será el responsable de realizar las inversiones de las instalaciones relacionadas con su operación.

118 Airport Development Reference Manual, 9th Edition, January 2004, IATA, Montreal, Canadá

Planta de abastecimiento de combustible

El proyecto de las instalaciones de abastecimiento de combustible deberá acomodarse a la Circular de la FAA AC 1 50/5230-4A, *Aircraft Fuel Storage, Handling and Dispensing on Airports* recomienda las guías para el diseño de las instalaciones de combustible, incluyendo un Código 407 de la *National Fire Protection Association* (NFPA) *Code 407 Standard for Aircraft Fuel Servicing 2007*[119], otros documentos relevantes de la NFPA, el documento *Refueling and Quality Control Procedures for Airport Service and Support Operations*[120] de la *National Air Transport Association* (NATA) (y documentos pertinentes del *American Petroleum Institute*.

Los requisitos mínimos aplicables a la planta de combustibles son los siguientes:

- Deberá disponer de un sistema de almacenamiento fijo para combustibles JET A-1 (sujeta a normativa internacional SERD 2494)y para gasolina AVGAS D-910, ambos con instalaciones claramente diferenciadas.
- De acuerdo a las prácticas aceptadas en la industria, la planta de abastecimiento de combustible deberá tener la capacidad de acomodar a una demanda mínima de abastecimiento durante cinco días de aeronaves comerciales.
- En caso de que el proyecto no contemple un sistema de hidrantes de combustible en plataforma, deberá facilitarse el acceso a plataforma de los vehículos de suministro de combustible desde la planta de combustible mediante calles y accesos adecuados, libres de obstáculos, con un tiempo de circulación no superior a 5 minutos a una velocidad media de 40km/h.
- Sólo está permitido el almacenamiento de productos de aviación en instalaciones aeroportuarias en tanques de techo fijo, pudiendo ser estos horizontales o verticales, aéreos o subterráneos. Asimismo los tanques verticales y horizontales cumplirán, además de la normatividad vigente que les afecte, las condiciones de construcción y elementos que exige esta normativa, de manera que los materiales empleados en su construcción serán compatibles con los productos que contengan, todas las superficies de acero al carbono en contacto con el combustible estarán recubiertas con pintura resistente a los combustibles líquidos.
- Deberá proveerse un sistema de depuración de las instalaciones de almacenamiento mediante un número de unidades filtrantes, de características adecuadas que garanticen que no se excedan los límites máximos de contaminantes sólidos y agua no disuelta, descritos en la normativa internacional de aplicación.
- Todos los filtros (carcasas y elementos filtrantes) estarán construidos con materiales que sean compatibles con el combustible, no estando permitidos, entre otros, el cobre, zinc, cadmio, y sus aleaciones. En el caso de no estar construidos en aluminio o acero inoxidable, el interior de la carcasa deberá estar recubierto con pintura resistente a los combustibles líquidos.

Edificio multipropósito

Se describen a continuación las prestaciones del edificio en relación a los requisitos básicos y las exigencias básicas del Edificio multipropósito. Estos requisitos básicos son los relativos a la funcionalidad, la seguridad y la habitabilidad. Se establecen estos requisitos con el fin de garantizar la seguridad de las personas, el bienestar de la sociedad y la protección del medio ambiente. Por ello el edificio se debe proyectar, construir, mantener y conservar de tal forma que se satisfagan estos requisitos básicos.

- Deberá construirse un edificio multipropósito con una superficie mínima edificada de 3.000 m2.
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexionado a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.
- El edificio dispondrá de un mínimo de 2 salas diferenciadas:
  - Taller para maquinaria, mantenimiento y repuestos del aeropuerto
  - Oficinas y aseos para el personal del aeropuerto

119 Code 407 – Standard for Aircraft Fuel Servicing, 2007, NFPA, Quincy, Massachusetts, USA

120 Refueling and Quality Control Procedures for Airport Serviee and Support Operations, Enero 2011, NATA, Alexandria, VA, USA

- Funcionalidad: Los espacios se deberán dimensionar en función de su uso, así como los pasillos y el número y tamaño de ascensores y escaleras. Los núcleos de comunicación se deberán situar de forma que los recorridos de los distintos usuarios hacia cada zona del edificio funcionen correctamente.

- Seguridad: Los requisitos básicos relativos a la seguridad son la seguridad estructural, la seguridad en caso de incendio y la seguridad de utilización.
  - Los aspectos básicos que se deben tener en cuenta a la hora de adoptar el sistema estructural para el edificio son la resistencia mecánica y la estabilidad, la seguridad, la durabilidad, la economía, la facilidad constructiva, la modulación y las posibilidades de mercado.
  - Se deben tomar en consideración las sobrecargas a las que se somete la estructura debido a la maquinaria necesaria para el correcto funcionamiento del edificio.
  - En lo que respecta a la seguridad en caso de incendio, todos los elementos estructurales deben cumplir con las exigencias de resistencia al fuego.
  - Además se deben cumplir las condiciones necesarias para la evacuación en lo referente al dimensionamiento de puertas, pasillos y escaleras, así como el espacio exterior seguro.
  - El uso normal del edificio no deberá suponer riesgo de accidente para las personas.

- Habitabilidad: Los requisitos básicos relativos a la habitabilidad son la higiene, la salud y la protección del medio ambiente, la protección contra el ruido, y el ahorro de energía y el aislamiento térmico:
  - En el edificio se deberán prever los espacios, recorridos e instalaciones necesarios para suministrar al equipamiento higiénico previsto el agua apta para el consumo de forma sostenible, y para extraer las aguas residuales y los residuos generados por el uso del edificio.
  - Deberá estar garantizada una adecuada gestión de toda clase de residuos en el edificio. Todos los elementos constructivos, tanto verticales como horizontales, deberán contar con el aislamiento acústico requerido para los usos previstos en las dependencias que delimitan.
  - La edificación proyectada deberá disponer de una envolvente adecuada a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función del clima, del uso previsto y del régimen de verano y de invierno.
  - Deberá contar, además, con las instalaciones de iluminación necesaria para cada uso y a la vez eficaz energéticamente disponiendo de un sistema de control que permita ajustar el encendido a la ocupación real de la zona, así como de un sistema de regulación que optimice el aprovechamiento de la luz natural.

Mantenimiento del aeropuerto

El programa de mantenimiento del aeropuerto deberá seguir los SARPS del Anexo 14 de la OACI, los Manuales de Servicio de Aeropuerto: Parte 8 – Servicios Operacionales de Aeropuerto[121] and Parte 9 – Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos[122] para asegurar que las instalaciones de mantenimiento son adecuadas para los requisitos del nuevo aeropuerto de Cusco Chinchero. También se deberán considerar los lineamientos y recomendaciones del ADRM de la IATA al respecto.

Edificio para el centro del control (ACC)

- Deberá construirse un edificio para el centro de control de área de navegación aérea que disponga de un mínimo de 500 m2
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexionado a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.

121 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 8 – Servicios Operacionales de Aeropuerto, 1a Edición, 1983, OACI, Montreal, Canadá

122 Manual de Servicio de Aeropuertos: Parte 9 – Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos 1a Edición, 1984, OACI, Montreal, Canadá

Edificio de oficinas del aeropuerto

- Deberá construirse un edificio de oficinas del Aeropuerto que disponga de un mínimo de 1.500 m2
- Deberá contar con acometida eléctrica de baja tensión, conexionado a la red de saneamiento, aseos para el personal empleado y accesos viario.

Central eléctrica del aeropuerto

El AICC deberá disponer de un edificio dedicado para las instalaciones de transformación de energía eléctrica y equipos de suministro de emergencia, que permita distribuir la energía eléctrica a todos los edificios y equipamientos aeroportuarios.

- La Central Eléctrica deberá constar de una única planta. Se proyectará de forma que equipos redundantes se encuentren en áreas de fuego distintas, y que el recorrido de las cables de alimentación a dichos equipos sean independientes. De esta forma, un fallo único permitiría al aeropuerto seguir funcionando.
- Las salas deberán ser de las dimensiones suficientes para alojar los equipos previstos, dejando espacio suficiente en aquellas salas en las que se prevea instalar nuevos equipos, y dejando también salas de reserva.
- Las salas mínimas con las que se debe proyectar la Central Eléctrica son las siguientes:
  - 3 salas para grupos electrógenos, una de ellas es de reserva por si en un futuro es necesario instalar un nuevo grupo.
  - 3 salas para los transformadores elevadores de los grupos de emergencia (una de ellas en reserva).
  - 2 salas para los motores diesel de los grupos de continuidad.
  - 2 salas en reserva en previsión de instalar transformadores de aislamiento para alimentar las reguladores de corriente constante, si se desease que éstos sean alimentados en régimen de neutro IT.
  - 2 salas para los equipos de control de grupos de continuidad y grupos de emergencia.
  - Un recinto en reserva para instalar el control del posible futuro grupo de emergencia.
  - 2 salas de reguladores de corriente constante
  - 2 salas de media tensión
  - 2 salas de baja tensión
  - 2 salas para transformadores de distribución
  - 2 salas para neutro artificial
  - 2 salas en reserva para instalar baterías de condensadores en media tensión, si en un futuro fuese necesario compensar reactiva en media tensión.
  - 2 salas de reserva
  - 1 sala para comunicaciones
  - 1 sala para los equipos de PCI
  - 1 sala de control
  - 1 taller de reparación de equipos
  - 1 despacho
  - 1 sala de descanso para el personal
  - Aseos y vestuarios

Cerco perimetral y seguridad aeroportuaria (*security*)

El proyecto de aeródromo deberá respetar los SARPS de los Anexos 17 y 9 Seguridad[123] y Facilitación[124] como también el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita[125]. También deberá usar como referencia el manual de *Recommended*

123 Anexo 17: Seguridad, 8a Edición, OACI, Abril 2006, Montreal, Canadá
124 Anexo 9, Facilitación, 12a Edición, OACI, Julio 2005, Montreal, Canadá
125 Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc 8973 – Distribución Limitada), 7a Edición, OACI, Montreal, Canadá

Security Guidelines for Airport Planning, Design and Construction[126] del *Transportation Security Administration* (TSA) de los Estados Unidos para aspectos de seguridad.

- Se deberán prever controles de acceso a áreas restringidas incluyendo las plataformas de aeronaves, el área de los edificios de acceso restringido como son el área de manejo de los equipajes, y las áreas de apoyo a las aeronaves estacionadas en rampa.
- El edificio terminal contará con un circuito cerrado de televisión (CCTV). Asimismo, deberá haber cámaras en todas las entradas a áreas de acceso restringido – lado aéreo, TWR - y sistemas de alarma que se activan cuando una persona entra sin la correspondiente identificación.
- El AICC deberá tener un cerco de seguridad perimetral para acatar las recomendaciones del Anexo 17 de la OACI. El cerco contará como mínimo con una malla de calibre No. 10 de acero galvanizado instalada hasta a una altura de 2,5 m con tres estrías de alambre de púas calibre No. 12 en su parte posterior.
- Las estrías de alambres de púas deberán instalarse con una separación mínima de 15 cm y extenderse hacia fuera y hacia adentro a ángulos de 45 grados de la horizontal. Los postes de la cerca deberán instalarse a intervalos no mayores de 3 m y ser colocados dentro de 5 cm de cualquier pared o estructura que forman parte del perímetro.
- Se deberá mantener un área de 3 a 6 m de ancho limpia de estructuras y árboles adyacente en la parte externa del cerco. Los portones deben ser construidos de materiales similares de calidad y durabilidad y se puedan abrir por lo menos a un ángulo de 90 grados. Las bisagras que se usen no pueden ser removidas sin autorización. Los portones dando acceso a calles públicas requerirán procedimientos de control para prevenir el acceso no autorizado a áreas de operación del lado aéreo.
- El proyecto deberá contemplar un vial perimetral con un mínimo de 3 m de anchura de servicio alrededor de todo el perímetro aeroportuario para facilitar las tareas de vigilancia. Este vial será también utilizado para el mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias.
- En las áreas operacionales del aeropuerto deberá haber calles de acceso restringido que faciliten la llegada de vehículos a las instalaciones del lado aéreo.
- También deberá construirse una calle perimetral alrededor de la cerca que bordea todo el límite de la propiedad.

Instalaciones de suministro de agua potable, saneamiento y energía eléctrica

El AICC deberá contar con las instalaciones adecuadas que permitan conexionar el edificio terminal de pasajeros y resto de edificaciones del área terminal con la red de agua potable, la red de saneamiento y la red de tendido eléctrico de la zona.

Suministro de agua Potable

El suministro de agua potable podrá obtenerse de algunas de las lagunas cercanas al emplazamiento del AICC, en concreto de las lagunas Huaypo y Piuray. En caso de que la localidad de Chinchero disponga de una red de agua potable en el momento de apertura, el AICC podrá realizar el conexionado con la misma en caso de que se pueda suministrar un caudal suficiente. En caso contrario, se deberá disponer de un depósito de recogida de agua pluvial.

- El sistema de agua potable deberá usar el estándar de diseño para suministrar un mínimo de 75 litros por pasajero embarcado.
- El conexionado a la red principal deberá garantizar un suministro para un día típico durante la época de mayor actividad en el año.
- En caso de que la red de saneamiento de Chinchero sea insuficiente o inexistente, las instalaciones deberán disponer de un depósito de recogida de agua pluvial con un mínimo de capacidad de 300 m3.
- Para propósitos de combatir incendios, la presión requerida para el agua para emergencias deberá ser como mínimo:

	Presión (bar)
Edificio Terminal	8,6
Abastecimiento de Combustible	8,0
Hidrante de las Pistas	1,4

126 Recommended Security Guidelines for Airport Planning, Design and Construction, Transportation Security Administration, June 2006, United States Transportation Security Administration, Washington, DC, USA

Fuente: NFPA

- La capacidad calculada del sistema de suministro de agua deberá basarse en el cálculo para la demanda requerida durante 90 minutos. Deberá existir además un tanque de agua específico para la lucha contraincendios.

Además del Anexo 14 y el Manual de Servicios de Aeropuertos: Parte 1 – Salvamento y Extinción de Incendios, el operador deberá considerar el Código 415 de la NFPA - *Standard on Airport Terminal Buildings, Fuelling Ramp and Loading Walkways*[127]. También deberá considerar la legislación aplicable en Perú a este respecto.

Red de saneamiento

- El proyecto de aeródromo deberá contemplar una red de saneamiento o aguas residuales, de modo que se puedan recoger y conducir por gravedad o bombeo hasta la estación depuradora de las mismas, desde todas las instalaciones y edificios del área terminal.

Suministro eléctrico

- El proyecto de aeródromo deberá prever una fuente confiable de electricidad para proveer 24 horas al día, 365 días al año.
- Los siguientes equipos y sistemas del aeropuerto deberán contar con alimentación eléctrica redundante: equipos de navegación aérea, telecomunicaciones, ayudas visuales, sistemas de IT, áreas públicas de la terminal.
- El aeropuerto deberá contar con al menos 2 grupos electrógenos para el SAI (sistema de alimentación ininterrumpido) para suministro de los equipos y sistemas básicos de navegación aérea y Edificio Terminal.

Punto limpio

El área terminal deberá disponer de una planta para tratar todos los residuos sólidos generados por el AICC. Deberá regirse por la legislación y regulación pertinentes del Perú como también por las internacionales aceptadas por la industria.

Otros edificios del Área Terminal

Para el diseño y la construcción de las obras se deberá seguir el Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú[128] como también otros manuales de diseño y construcción pertinentes. Durante la construcción se debe respetar las leyes y regulaciones peruanas de protección ambiental. Si existen impactos asociados con la construcción se deben implementar medidas de mitigación para reducir los efectos de la obra.

Mantenimiento de aeronaves

No se requiere la construcción de instalaciones de MRO en el AICC. Sin embargo, se debe facilitar que se pueda realizar mantenimiento correctivo de aeronaves en plataforma. Para ello deberá proveerse en el área terminal un área dedicada para este tipo de actividades.

<u>Estación depuradora de aguas residuales (EDAR)</u>

A priori no se requiere que la estación depuradora de aguas residuales forme parte del complejo aeroportuario, pudiendo estar emplazado en otra ubicación más alejada y de uso compartido con la Comunidad de Chinchero. No obstante, la EDAR deberá estar conexionada con la red de saneamiento del aeropuerto.

- Para estimar los requisitos de aguas residuales, el proyecto y diseño de la misma se debe asumir 0,023 m3 por pasajero (al año).
- En la actualidad no existe una planta de tratamiento de aguas residuales en el área. El proyecto deberá contemplar la construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales que sirva al aeropuerto como a la comunidad de Chinchero.

127 Code 415 - Standard on Airport Terminal Buildings, Fuelling Ramp and Loading Walkways, 2008, NFPA, Quincy, Massachusetts

128 Reglamento Nacional de Edificaciones, publicado en el periódico oficial el Peruano el 8 de junio de 2006, Lima, Perú

- La planta deberá ubicarse como mínimo a una distancia de 500 m del edificio terminal de pasajeros y la carretera principal de acceso por los olores que pueda generar el tratamiento de las aguas residuales.
- Para acometer estos procesos de manera correcta, la EDAR deberá disponer de los siguientes elementos:

  - Una línea de aguas dotada de bombas, pozos-arquetas de reparto y un pozo de bombeo a un depósito de acumulación de agua depurada, con capacidad este último de 600m3. La planta podrá estar en un punto de menor cota que el aeropuerto para que no haya necesidad de bombear las aguas residuales a la planta.
  - Tamices y bombas de pretratamiento para la decantación primaria
  - Un reactor biológico aerobio con capacidad de 700m3, dotado de cámara anexótica 250m3 , con sistema de agitación y cubierto respecto al medio exterior
  - Una línea de tratamiento de fangos, dotado de decantador centrífugo
  - Un sistema de desodorización eficiente para toda la estación que evite la generación de malos olores.

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS

ANEXO N° 2

CRONOGRAMA DEL CONCURSO[129]
Referencia: Numerales 1.2.27 y 1.6 de las Bases del Concurso

ACTIVIDAD	FECHA
Convocatoria	31.08.2010
Entrega del Primer Proyecto de Contrato	25.01.2011
Sugerencias al Primer Proyecto de Contrato	Hasta el 11.02.2011
Entrega del Segundo Proyecto de Contrato	22.02.2011
Consultas sobre las Bases	Hasta el 10.06.2011
Sugerencias al Segundo Proyecto de Contrato	Hasta el 11.03.2011
Entrega del Tercer Proyecto de Contrato	08.04.2011
Respuesta a las consultas sobre las Bases	17.06.2011
Sugerencias al Tercer Proyecto de Contrato	Hasta el 20.04.2011
Último día para la presentación del Sobre N° 1	Hasta el 08.07.2011
Entrega del Cuarto Proyecto de Contrato	20.05.2011
Observaciones al Sobre N°1	Hasta dos (2) Días Hábiles posteriores a la presentación de Sobres N° 1
Subsanación de observaciones Sobre N°1	Hasta tres (3) Días Hábiles posteriores a la remisión de Observaciones al Sobre N° 1
Anuncio de Postores Precalificados	Desde el 11.07.2011 Hasta el 20.07.2011
Sugerencias al Cuarto Proyecto de Contrato	Hasta el 03.06.2011
Entrega de la Versión Final del Contrato	22.08.2011
Entrega de los Sobres N° 2 y N° 3	09.09.2011
Publicación de Resultados de la Evaluación de los Sobres N°2	14.09.2011
Apertura de Sobres N° 3 y Adjudicación de la Buena Pro	15.09.2011

[129] Modificado mediante Circulares Nº 02, Nº 03, Nº 04, Nº 05, Nº 06, Nº 11, Nº 13, Nº 14, Nº 15, Nº 17, Nº 18, Nº 20, Nº 22, Nº 24, 32 y 33.

Fecha de Cierre	Se comunicará mediante Circular

NOTA: En caso el vencimiento del plazo de alguna actividad coincida con un día no hábil, se considerará que el plazo vence a 17:30 horas de Lima - Perú del primer día hábil siguiente.

ANEXO N° 3

Apéndice 1[130]

REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: Capacidad de gestión y operación aeroportuaria

Referencia: Literal a) del Numeral 5.1.1 de las Bases del Concurso

Capacidad de Gestión y Operación Aeroportuaria

Nombre del Aeropuerto	País	Número de Pasajeros Anuales	Plazo de Operación
.....			
.....			
.....			
Número Total de Pasajeros			

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

[130] Modificado mediante Circulares N° 6 y N° 20.

ANEXO N° 3
Apéndice N° 2[131]

REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DEL INVERSIONISTA ESTRATÉGICO
Referencia: Numeral 5.1 de las Bases del Concurso

Señores
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor: .....**(1)**

Para efectos de precalificación bajo las Bases que rigen el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, por medio de la presente cumplimos con presentar nuestra Declaración Jurada como Inversionista Estratégico, adjuntando los documentos y la información requeridos.

Declaramos bajo juramento lo siguiente:

1. Que, la(s) empresa(s).....**(2)** actuará(n) como Inversionista(s) Estratégico(s), asumiendo los requisitos impuestos a la libre disposición de su Participación Mínima según éstos son definidos en el Contrato de Concesión.

2. Que, toda la información presentada para acreditar la experiencia relevante de nuestro(s) Inversionista(s) Estratégico(s), es fidedigna.

.....**(3)**, ...**(4)** de .....**(5)** de .....**(6)**

Postor
.....**(7)**
.....**(8)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Nombre completo del Inversionista Estratégico del Postor
(3) Lugar en que se redacta el documento
(4) Dia en que se redacta el documento
(5) Mes en que se redacta el documento
(6) Año en que se redacta el documento
(7) Firma del Representante Legal del Postor
(8) Nombre del Representante Legal del Postor

[131] Modificado mediante Circulares N° 6, N° 20 y N° 25.

ANEXO N° 3

Apéndice 3[132]

REQUISITOS TÉCNICOS DE PRECALIFICACIÓN: Capacidad de construcción de infraestructura

Referencia: Literal b) del Numeral 5.1.1 de las Bases del Concurso

Capacidad de Construcción de Infraestructura:

Experiencia en construcción de infraestructura en general:

Nombre Constructor	ACREDITACIÓN DE PARTICIPACIÓN (1)		DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DE LA OBRA (Ciudad y País)	CONTRATANTE	Desde(*) (mes/año)	Hasta(*) (mes/año)	Monto de Inversión US$
	Nombre de la empresa o consorcio que ejecutó la obra	Participación accionaria del Constructor en la empresa que ejecutó la obra (%) y/o relación contractual de construcción					

(1) Mínimo 20% de participación accionaria.
(*) Se considerará únicamente los plazos de construcción que se encuentren incluidos en el período junio 2001 – junio de 2011

[132] Incorporado mediante Circular N° 6 y modificado mediante Circular N° 20 y N° 25.

Experiencia en construcción de infraestructura aeroportuaria:

Nombre Constructor	ACREDITACIÓN DE PARTICIPACIÓN (1)		DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DEL AEROPUERTO (Ciudad y País)	CONTRATANTE	Desde(*) (mes/año)	Hasta(*) (mes/año)	Monto de Inversión US$
	Nombre de la empresa o consorcio que ejecutó la obra	Participación accionaria del Constructor en la empresa que ejecutó la obra (%) y/o relación contractual de construcción					

(1) Mínimo 20% de participación accionaria.
(*)Se considerará únicamente los plazos de construcción que se encuentren incluidos en el periodo junio 2001 – junio de 2011

Experiencia en movimiento de tierras:

Nombre Constructor	ACREDITACIÓN DE PARTICIPACIÓN (1)		DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DE LA OBRA (Ciudad y País)	CONTRATANTE	Desde(*) (mes/año)	Hasta(*) (mes/año)	Movimiento de tierras (millones de m3)
	Nombre de la empresa o consorcio que ejecutó la obra	Participación accionaria del Constructor en la empresa que ejecutó la obra (%) y/o relación contractual de construcción					

(1) Mínimo 20% de participación accionaria.

Atentamente,

.....(1), ...(2) de .....(3) de .....(4)

Postor

.....(5)
.....(6)
.....(7)

Inversionista Estratégico

.....(8)
.....(9)
.....(10)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento

(4) Año en que se redacta el documento
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor
(7) Nombre completo del Postor
(8) Firma del Representante Legal del Inversionista Estratégico
(9) Nombre del Representante Legal del Inversionista Estratégico
(10) Nombre completo del Inversionista Estratégico

ANEXO N° 4
Apéndice N° 1[133]

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÒN JURADA DE PERSONA JURÍDICA CONSTITUIDA
Referencia: Numeral 5.2.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que .....**(1)** es una persona jurídica debidamente constituida bajo las leyes de .....**(2)** y que se mantiene vigente de conformidad con los principios legales aplicables en .....**(3).**

..... **(4)**, ...**(5)** de .....**(6)** de .....**(7)**

Postor: .....**(8)**

Representante Legal: .....**(9)**

.....**(10)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Estado, Provincia o Localidad donde se encuentra constituida
(3) País de origen en donde se encuentra constituida
(4) Lugar en donde se redacta el documento
(5) Día en que se redacta el documento
(6) Mes en que se redacta el documento
(7) Año en que se redacta el documento
(8) Nombre completo del Postor
(9) Nombre completo del Representante Legal del Postor
(10) Firma del Representante Legal del Postor

[133] Modificado mediante Circular N° 25.

ANEXO N° 4
Apéndice N° 2

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: COMPROMISO SOLIDARIO PARA PRECALIFICACIÓN

Referencia: Numeral 5.2.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento lo siguiente:

Que, ...**(1)**, se han asociado a través de un consorcio a los efectos de participar en el Concurso denominado.....**(2)**

Que, ...**(1)**, son empresas constituidas de acuerdo con la legislación de su origen y mantienen su existencia.

Que, ...**(1)**, son responsables solidaria e indivisiblemente frente a la República del Perú, PROINVERSIÓN y el Comité respecto de todas y cada una de las obligaciones asumidas y declaraciones juradas presentadas por el Postor en relación con la presente Concurso.

.....**(3)**, ...**(4)** de .....**(5)** de .....**(6)**

Postor

.....**(7)**
.....**(8)**
.....**(9)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo de cada una de las empresa integrantes del Consorcio
(2) Nombre del Postor
(3) Lugar en que se redacta el documento
(4) Día en que se redacta el documento
(5) Mes en que se redacta el documento
(6) Año en que se redacta el documento
(7) Firma del Representante Legal del Postor
(8) Nombre del Representante Legal del Postor
(9) Nombre completo del Consorcio Postor

ANEXO N° 4
Apéndice N° 3[134]

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE COMPOSICIÓN SOCIETARIA

Referencia: Numeral 5.2.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que el porcentaje de participación de cada uno de nuestros accionistas o socios o integrantes, es el siguiente:

Nombre completo del Accionista*, Socio o Integrante del Postor	Porcentaje de Participación en el Postor
	Total 100%

**** Sólo se deberá identificar a aquellos accionistas titulares de una participación igual o mayor al 5% del capital social del Postor.***

En caso de ser Consorcio presentar a la totalidad de los miembros, de acuerdo con lo siguiente:

Nombre completo de la empresa Integrante del Consorcio	Porcentaje de Participación en el Consorcio
	Total 100%

Asimismo por cada empresa accionista, participacionista o socia del integrante del Consorcio se deberá llenar un cuadro similar al siguiente:

Nombre completo del Accionista, Participacionista o Socio del Integrante del Consorcio	Porcentaje de Participación (**)
	Total 100%

[134] Modificado mediante Circular N° 25.

Nombre completo del Accionista, Participacionista o Socio del Integrante del Consorcio	Porcentaje de Participación (**)
	Total 100%

Nombre completo del Accionista, Participacionista o Socio del Integrante del Consorcio	Porcentaje de Participación (**)
	Total 100%

Nombre completo del Accionista, Participacionista o Socio del Integrante del Consorcio	Porcentaje de Participación (**)
	Total 100%

(**): Sólo se deberá identificar a aquellos accionistas titulares de una participación igual o mayor al 5% del capital social del Integrante del Consorcio.

.....**(1)**, ...**(2)** de .....**(3)** de .....**(4)**

Postor

.....**(5)**
.....**(6)**
.....**(7)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor
(7) Nombre completo del Postor

ANEXO N° 4
Apéndice N° 4

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE VINCULACIÓN CON QUIEN PAGÓ EL DERECHO DE PARTICIPACIÓN

Referencia: Numeral 5.2.2 de las Bases del Concurso

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento lo siguiente:

Que _____ (nombre del Postor), adquirió el Derecho de Participación, a través de _____ (nombre de la persona jurídica o accionista, socio o integrante que pagó dicho derecho), el mismo que es _____ (según sea el caso, colocar: uno de nuestros accionistas o socios o integrantes, o una Empresa Vinculada a nosotros o a uno de nuestros accionistas o socios o integrantes, o un tercero quien transfirió su Derecho de Participación, a través de cesión de derechos).

.....**(1)**, ...**(2)** de .....**(3)** de .....**(4)**

Postor
.....**(5)**
.....**(6)**
.....**(7)**

En caso exista cesión del Derecho de Participación, también deberá suscribir la presente declaración el cedente:

Cedente
.....**(8)**
.....**(9)**
.....**(10)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor
(7) Nombre completo del Postor
(8) Firma del Representante Legal del Cedente
(9) Nombre del Representante Legal del Cedente
(10) Nombre completo del Cedente

ANEXO N° 4
Apéndice N° 5[135]

DECLARACIÓN JURADA DE NO TENER IMPEDIMENTO PARA CONTRATAR CON EL ESTADO

Referencia: Numerales 5.2.4 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento que, ...**(1)**, así como sus accionistas, socios, o Integrantes y los accionistas o socios de estos últimos en caso de Consorcio:

a. No nos encontramos sancionados administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para participar en procesos de selección convocados por el Estado de la República del Perú, ni para contratar con el Estado de la República del Perú.

b. No hemos dejado de ser concesionarios por incumplimiento de un contrato de concesión celebrado con el Estado de la República del Perú bajo el marco del proceso de promoción de la inversión privada a que se refiere el TUO de Concesiones aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM o la Ley N° 28059, Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.

c. No nos encontramos incursos dentro de los alcances del Artículo 1366 del Código Civil y/o a los que les resulte aplicable las limitaciones señaladas en la Ley N° 29290.

.....**(3)**, ...**(4)** de .....**(5)** de .....**(6)**

Postor
.....**(7)**
.....**(8)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Consorcio Postor
(2) Nombre completo de cada una de la empresas que integran el Consorcio
(3) Lugar en que se redacta el documento
(4) Día en que se redacta el documento
(5) Mes en que se redacta el documento
(6) Año en que se redacta el documento
(7) Firma del Representante Legal del Postor
(8) Nombre del Representante Legal del Postor

[135] Modificado mediante Circular N° 20.

ANEXO N° 4
Apéndice N° 6[136]

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE ABSTENCIÓN PARA INVOCAR PRIVILEGIOS, INMUNIDAD DIPLOMATICA
Referencia: Numeral 5.2.5 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que.....**(1)**, así como sus accionistas, socios, o Integrantes y los accionistas y socios de estos últimos, de ser el caso renuncian a lo siguiente:

1. A invocar o ejercer cualquier privilegio o inmunidad diplomática o de cualquier otro tipo.

2. A presentar cualquier reclamo por la vía diplomática y a cualquier derecho de compensación u otro con relación a cualquier reclamo que pudiese ser iniciado por o contra el Estado, PROINVERSIÓN, el Comité, sus integrantes y asesores, bajo la ley peruana o bajo cualquier otra legislación con respecto a nuestras obligaciones respecto de las Bases, la Propuesta Económica y el Contrato de Concesión.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

[136] Modificado mediante Circular N° 25.

ANEXO N° 4
Apéndice N° 7

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO EXISTIR INCOMPATIBILIDAD
Referencia: Numeral 5.2.6 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que nuestros asesores legales y técnicos no han prestado directamente algún tipo de servicios a favor de PROINVERSIÓN o el Comité relacionados con este proceso durante el desarrollo del presente proceso de promoción de la inversión privada, sea a tiempo completo, a tiempo parcial o de tipo eventual.

.....**(1)**, ...**(2)** de .....**(3)** de .....**(4)**

Postor
.....**(5)**
.....**(6)**
.....**(7)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor
(7) Nombre completo del Postor

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS

ANEXO N° 4
Apéndice N° 8

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO ESTAR VINCULADO CON OTRO POSTOR
Referencia: Numeral 5.2.7 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que .....**(1)**, así como sus accionistas, socios, o Integrantes y los accionistas y socios de estos últimos, NO poseen participación directa o indirecta en ningún otro Postor.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Dia en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS

ANEXO N° 4
Apéndice N° 9

REQUISITOS LEGALES DE PRECALIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE NO ESTAR VINCULADO CON OTRO POSTOR
(Aplicable para sociedades que tienen listadas sus acciones en bolsas de valores)
Referencia: Numeral 5.2.7 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento que..... .**(1)**, y sus accionistas o socios, no poseen participación directa o indirecta en ningún otro Postor donde ejerzan el control de la administración o de alguno de sus integrantes en caso de Consorcio conforme lo dispuesto en el Reglamento de Propiedad Indirecta, Vinculación y Grupo Económico aprobado mediante RESOLUCION CONASEV Nº 090-2005-EF-94.10.

En caso el Postor sea un Consorcio, el párrafo anterior se reemplazará por el siguiente:

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento que..... **(1)**, sus integrantes y los accionistas o socios de estos últimos, no poseen participación directa o indirecta en ningún otro Postor donde ejerzan el control de la administración o de alguno de sus integrantes en caso de Consorcio conforme lo dispuesto en el Reglamento de Propiedad Indirecta, Vinculación y Grupo Económico aprobado mediante RESOLUCION CONASEV Nº 090-2005-EF-94.10.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

ANEXO N° 5
Apéndice N° 1[137]

REQUISITOS FINANCIEROS DE PRECALIFICACIÓN: MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN FINANCIERA
Referencia: Numeral 5.3.1 de las Bases del Concurso

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de .....**(3)**

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor: .....**(4)**

Referencia: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco

De acuerdo a lo previsto en las Bases del Concurso, por medio de la presente cumplimos con presentar nuestra Carta de Presentación de Información Financiera.

INFORMACIÓN FINANCIERA

a) Patrimonio Neto Mínimo

En caso sea Postor individual

Postor	Patrimonio Neto		Nota 1	Nota 2
	2009	2010		

En caso sea Integrante de Consorcio

Integrante	Porcentaje de participación	Patrimonio Neto		Nota 1	Nota 2
		2009	2010		

b) Facturación Anual Mínima

En caso sea Postor individual

Postor	Facturación Anual	Nota 1	Nota 2

[137] Modificado mediante Circulares N° 6, N° 13 y N° 25.

	2009	2010		

En caso sea Integrante de Consorcio

Integrante	Facturación Anual		Nota 1	Nota 2
	2009	2010		

Nota 1: Marque una "X" si la cifra del Patrimonio Neto o la Facturación Anual pertenece a una Empresa Matriz o Subsidiaria, y complete adicionalmente el cuadro del numeral ii).

Nota 2: En caso de patrimonios o facturaciones anuales correspondientes a Postores en moneda diferente al Dólar; se deberá acreditar conforme a lo señalado en el numeral i).

i) **En su caso, conversión de cifras expresadas en moneda distinta al Dólar.**

Accionista o Integrante	Cifra (Moneda Original)	Tipo de Cambio	Cifra (US$)

Nota: La tasa de cambio a utilizar será el Tipo de Cambio Venta publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP al Día anterior a la fecha de presentación de la documentación.

ii) **Explicación de la relación entre el Postor, el accionista o Integrante del Postor y su respectiva empresa Matriz o Subsidiaria.**

En caso de que la cifra de un accionista o Integrante corresponda a otra persona, debe explicarse a continuación la relación que causa que la empresa sea Empresa Subsidiaria o Matriz del Postor, accionista o Integrante del Postor:

Atentamente.

.....**(5)**
.....**(6)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Año en que se redacta el documento
(4) Nombre completo del Postor
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor

ANEXO N° 5
Apéndice N° 2

MECANISMO DE SIMPLIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADO DE VIGENCIA DE LA DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PARA PRECALIFICACIÓN

Referencia: Numeral 5.4 de las Bases del Concurso

.....**(1)**, ...**(2)** de .....**(3)** de .....**(4)**

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSIÓN
Presente.-

De nuestra consideración:

Por la presente, declaramos bajo juramento que la documentación presentada en .....**(5)**, para los efectos de obtener nuestra precalificación en calidad de Postor, (o como miembro de un consorcio), a la fecha de suscripción de la presente se mantiene plenamente vigente, no habiéndose producido variaciones.

La documentación a la que hacemos referencia, es la siguiente:
1. .....
2. .....
3. .....
4. .....**(6)**

Atentamente,

.....**(7)**
.....**(8)**
.....**(9)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Indicar el proceso, llevado a cabo por PROINVERSION durante el periodo abril 2010 - abril 2011, en el que participó el Postor
(6) Lista de Documentos que mantienen su vigencia
(7) Firma del Representante Legal del Postor
(8) Nombre del Representante Legal del Postor
(9) Nombre completo del Postor

ANEXO N° 5
Apéndice N° 3

MECANISMO DE SIMPLIFICACIÓN: DECLARACIÓN JURADA DE VIGENCIA DE INFORMACIÓN

Referencia: Numeral 5.4 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por la presente, declaramos bajo juramento que la documentación materia de la emisión del Certificado de Vigencia de documentos de Precalificación, expedida por el Comité, a la fecha de suscripción de la presente se mantiene plenamente vigente, no habiéndose producido variaciones.

.....**(1)**, ...**(2)** de .....**(3)** de .....**(4)**

.....**(5)**
.....**(6)**
.....**(7)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Firma del Representante Legal del Postor
(6) Nombre del Representante Legal del Postor
(7) Nombre completo del Postor

ANEXO N° 5
Apéndice N° 4[138]

CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE VIGENCIA DE INFORMACIÓN
Referencia: Literal a) del Numeral 7.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente,.....**(1)**,declaramos bajo juramento que:

- Que la información, declaraciones, certificación y, en general, toda la información presentada en el Sobre N° 1 permanece vigente a la fecha y permanecerá de la misma manera hasta la Fecha de Cierre.
- Que no poseemos participación directa o indirecta en otro Postor que sea una persona jurídica o en cualquier integrante de un Consorcio.

Asimismo, por medio de la presente declaramos bajo juramento lo siguiente:

- No se encuentran sancionados administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para participar en procesos de selección convocados por entidades del Estado, ni para contratar con el Estado
- No han dejado de ser concesionarios por incumplimiento de un contrato de concesión celebrado con el Estado Peruano, suscrito bajo el marco del proceso de promoción de la inversión privada a que se refiere el TUO de Concesiones aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM o la Ley N°, 28059, Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada
- No se encuentran incursos dentro de los alcances del Artículo 1366 del Código Civil.

.....**(3)**, ...**(4)** de .....**(5)** de .....**(6)**

Postor
.....**(7)**
.....**(8)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Consorcio Postor
(2) Nombre completo de cada una de la empresas que integran el Consorcio
(3) Lugar en que se redacta el documento
(4) Día en que se redacta el documento
(5) Mes en que se redacta el documento
(6) Año en que se redacta el documento
(7) Firma del Representante Legal del Postor
(8) Nombre del Representante Legal del Postor

[138] Modificado mediante Circular N° 20 y N° 25.

ANEXO N° 5
Apéndice N° 5[139]

CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURÍDICA
(Aplicable para el caso de Postor como Persona jurídica)
Referencia: Literal e) del Numeral 7.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento lo siguiente:

1.- Que,..... .**(1)** manifiesta su intención de constituir una persona jurídica con domicilio en la República del Perú y con un capital social que a la fecha de cierre deberá cumplir con lo establecido en las Bases del Concurso y cuyo monto restante deberá ser completado conforme se establece en el Contrato de Concesión, en caso de resultar Adjudicatario.

2.- Que, la persona jurídica a constituirse celebrará el Contrato de Concesión

3.- Que en caso de resultar Adjudicatario, nos comprometemos a entregar el correspondiente Testimonio de la Escritura Pública de constitución del Concesionario con la correspondiente constancia de su inscripción en la Oficina Registral que corresponda, a la Fecha de Cierre.

En tal sentido, señalamos conocer y aceptar que el incumplimiento del presente compromiso podrá ser tomado en cuenta a fin de dejarse sin efecto la Adjudicación de la Buena Pro otorgada en nuestro favor.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

[139] Modificado mediante Circular N° 28.

ANEXO N° 5
Apéndice N° 6[140]

CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURÍDICA
(Aplicable para Postor como Consorcio)
Referencia: Literal e) del Numeral 7.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, declaramos bajo juramento lo siguiente:

1.- Que,..... **(1)** se han asociado a través de un Consorcio a los efectos de participar en el presente Concurso.

2.- Que, ... **(1)** manifestamos nuestra intención de constituir una persona jurídica con domicilio en la República del Perú y con un capital social que a la Fecha de Cierre deberá cumplir con lo establecido en las Bases del Concurso y cuyo monto restante deberá ser completado conforme se establece en el Contrato de Concesión, en caso de resultar Adjudicatario.

3.- Que, la persona jurídica a constituirse celebrará el Contrato de Concesión

4.- Que en caso de resultar Adjudicatario, nos comprometemos a entregar el correspondiente Testimonio de la Escritura Pública de constitución de la persona jurídica que, en calidad de Concesionario, suscribirá el Contrato de Concesión con la correspondiente constancia de su inscripción en la Oficina Registral que corresponda, a la Fecha de Cierre.

En tal sentido, señalamos conocer y aceptar que el incumplimiento del presente compromiso podrá ser tomado en cuenta a fin de dejarse sin efecto la Adjudicación de la Buena Pro otorgada en nuestro favor.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor
.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(10)**

Integrante del Consorcio 1
.....**(1)**
.....**(8)**
.....**(9)**

Integrante del Consorcio 2
.....**(1)**

[140] Modificado mediante Circular N° 28.

.....**(8)**

.....**(9)**

Integrante del Consorcio 3

.....**(1)**

.....**(8)**

.....**(9)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo de cada uno de los integrantes del Consorcio
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor
(8) Firma del Representante Legal del Integrante del Consorcio
(9) Nombre del Representante Legal del Integrante del Consorcio
(10) Nombre completo del Postor

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS

ANEXO N° 5
Apéndice N° 7

CONTENIDO DEL SOBRE N° 2: DECLARACIÓN JURADA DE ACEPTACIÓN DE LAS BASES Y CONTRATO

Referencia: Literal f) del Numeral 7.1 de las Bases del Concurso

DECLARACIÓN JURADA

Por medio de la presente, ... **(1)**, declaramos bajo juramento lo siguiente:

1° Que acatamos todas las disposiciones inherentes al Concurso y Adjudicación de la Buena Pro; las normas establecidas en el Decreto Supremo Nº 059–96–PCM, Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que Regulan la Entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos (TUO) y su Reglamento, Decreto Supremo Nº 060–96–PCM, las Bases y sus Circulares.

2° Que hemos examinado y estamos conforme con estas Bases, Contrato y demás antecedentes y documentos de las mismas, aceptando expresamente las obligaciones que le imponen el cumplimiento de estas Bases y demás normativa aplicable al Contrato de Concesión, no teniendo reparo u objeción que formular. En consecuencia, liberamos a PROINVERSIÓN y sus asesores, de toda responsabilidad por eventuales errores u omisiones que pudieran tener los referidos antecedentes y documentos.

3° En caso de resultar Adjudicatario de la Buena Pro, nos comprometemos a celebrar el Contrato de Concesión respectivo.

.....**(2)**, ...**(3)** de .....**(4)** de .....**(5)**

Postor

.....**(6)**
.....**(7)**
.....**(1)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Nombre completo del Postor Precalificado. En caso el Postor sea un consorcio se deberá consignar el nombre completo del Postor Precalificado y de cada uno de sus integrantes.
(2) Lugar en que se redacta el documento
(3) Día en que se redacta el documento
(4) Mes en que se redacta el documento
(5) Año en que se redacta el documento
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Nombre del Representante Legal del Postor

ANEXO N° 6
Apéndice N° 1[141]

BANCOS INTERNACIONALES DE PRIMERA CATEGORIA Y RELACIÓN DE ENTIDADES FINANCIERAS INTERNACIONALES AUTORIZADAS PARA EMITIR LAS GARANTIAS ESTABLECIDAS EN LAS BASES
Referencia: Numeral 1.2.10 de las Bases del Concurso

1. **Banco Extranjeros de Primera Categoría:**

   Se tomarán en cuenta los bancos extranjeros de primera categoría, incluidos en la relación aprobada por el Banco Central de Reserva mediante Circular N° 042-2010-BCRP, o la norma que la sustituya. Asimismo, se tomarán en cuenta a las sucursales y/o filiales de los bancos extranjeros antes referidos.

2. **Entidades Financieras Internacionales:**

   - Fondo Latinoamericano de Reservas (FLAR) — Colombia
   - Banco Latinoamericano de Exportaciones S.A. (BLADEX) — Panamá
   - Corporación Andina de Fomento (CAF) — Venezuela
   - Banco Interamericano de Desarrollo (BID) — Estados Unidos de América
   - Banco Mundial (IBRD)

3. Cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado de la República del Perú sea miembro.

4. Cualquier otra institución financiera internacional aprobada por EL CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a "AA", evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores (CONASEV).

[141] Modificado mediante Circular N° 6.

ANEXO N° 6
Apéndice N° 2[142]

BANCOS LOCALES AUTORIZADOS PARA EMITIR LAS GARANTIAS ESTABLECIDAS EN LAS BASES
Referencia: Numerales 1.2.11 y Literal c) del 7.1 de las Bases del Concurso

Los Bancos nacionales autorizados a emitir cartas fianzas serán aquellos cuyos depósitos a plazo menores a un (01) año estén clasificados en las categorías CP-1, categoría 1, CLA-1 ó EQL-1 para obligaciones de corto plazo; A para fortaleza financiera; y AA para obligaciones a largo plazo.

EMPRESAS BANCARIAS
BANCO DE CRÉDITO DEL PERÚ
BANCO FINANCIERO
BANCO INTERAMERICANO DE FINANZAS – BIF
BANCO SANTANDER PERÚ S.A.
BBVA BANCO CONTINENTAL
INTERBANK
CITIBANK DEL PERÚ S.A.
DEUTSCHE BANK
HSBC BANK PERÚ
MIBANCO – BANCO DE LA MICROEMPRESA S.A.
SCOTIABANK PERÚ S.A.A.

[142] Modificado mediante Circular N° 6.

ANEXO N° 7[143]

MODELO DE CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA ECONÓMICA

Formulario 1: MODELO DE CARTA DE PROPUESTA ECONÓMICA - TARIFA UNIFICADA POR USO DE AEROPUERTO (TUUA)"

Referencia: Numerales 7.2, 9.1 y 9.2 de las Bases del Concurso

.....(1), ...(2) de .....(3) de .....(4)

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor .....(5)

De acuerdo a lo indicado en el punto 7.2. de las Bases del Concurso, nos es grato hacerles llegar nuestra Propuesta Económica de acuerdo a las condiciones establecidas para el presente Concurso, en los siguientes términos:

Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA):

1. TUUA Doméstica (TUUAD) : .....(6) Dólares Americanos (US$ ..... (7)), en las condiciones indicadas en el Contrato.

2. TUUA Internacional (TUUAI) : .....(6) Dólares Americanos (US$ ..... (7)), en las condiciones indicadas en el Contrato.

Los importes consignados en los cuadros precedentes, no incluyen el IGV.

Declaramos que nuestra Propuesta Económica tiene el carácter de irrevocable y que mantendrá su plena vigencia hasta treinta (30) Días posteriores a la Fecha de Cierre, comprometiéndonos a prorrogarla obligatoriamente si el Comité así lo dispusiera.

Aceptamos que esta Propuesta sea reajustada conforme a los términos y condiciones indicados en el Contrato de Concesión y que regirá durante todo el período de vigencia del mismo.

[143] Modificado mediante Circulares N° 6 y N° 33.

.....(8)

.....(9)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Dia en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Nombre completo del Postor
(6) Monto de la Propuesta Económica expresada en letras
(7) Monto de la Propuesta Económica expresada en números
(8) Firma del Representante Legal del Postor Precalificado
(9) Nombre del Representante Legal del Postor Precalificado

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
ROSA DEL CASTILLO
ASESORA LEGAL
Proinversión

DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN DE INVERSIONES
SANTIAGO VILLAFRANCA
JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS
Proinversión

ANEXO N° 7
PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA ECONÓMICA

Formulario 2: MODELO DE CARTA DE PROPUESTA ECONÓMICA – DESCUENTO POR INGRESO MÍNIMO ANUAL GARANTIZADO (IMAG)"

Referencia: Numerales 7.2, 9.1 y 9.2 de las Bases del Concurso

.....(1), ...(2) de .....(3) de .....(4)

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor .....(5)

De acuerdo a lo indicado en el punto 7.2. de las Bases del Concurso, nos es grato hacerles llegar nuestra Propuesta Económica de acuerdo a las condiciones establecidas para el presente Concurso, en los siguientes términos:

Propuesta Económica

Porcentaje de descuento ofertado por el Postor Calificado, respecto del Ingreso Mínimo Anual Garantizado	
Porcentaje de descuento en letras:	.... por ciento (6)
Porcentaje de descuento en números:	[ ] % (7)

Declaramos que nuestra Propuesta Económica tiene el carácter de irrevocable y que mantendrá su plena vigencia hasta treinta (30) Días posteriores a la Fecha de Cierre, comprometiéndonos a prorrogarla obligatoriamente si el Comité así lo dispusiera.

Aceptamos que esta Propuesta sea reajustada conforme a los términos y condiciones indicados en el Contrato de Concesión y que regirá durante todo el período de vigencia del mismo.

.....(8)
.....(9)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Dia en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Nombre completo del Postor
(6) Monto de la Propuesta Económica expresada en letras
(7) Monto de la Propuesta Económica expresada en números
(8) Firma del Representante Legal del Postor Precalificado
(9) Nombre del Representante Legal del Postor Precalificado

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS ASEPORTUARIOS

ANEXO N° 7
PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA ECONÓMICA

Formulario 3: MODELO DE CARTA DE PROPUESTA ECONÓMICA – RETRIBUCIÓN POR SERVICIOS NO AEROPORTUARIOS"

Referencia: Numerales 7.2 y 9.2 de las Bases del Concurso

.....(1), ...(2) de .....(3) de .....(4)

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor .....(5)

De acuerdo a lo indicado en el punto 9.2.2. de las Bases del Concurso, nos es grato hacerles llegar nuestra Propuesta Económica de acuerdo a las condiciones establecidas para el presente Concurso, en los siguientes términos:

Propuesta Económica

Porcentaje de Retribución por Servicios No Aeroportuarios ofertado por el Postor Calificado.	
Porcentaje de Retribución por Servicios No Aeroportuarios en letras:	.... por ciento (6)
Porcentaje de Retribución por Servicios No Aeroportuarios en números:	[ ] % (7)

Declaramos que nuestra Propuesta Económica tiene el carácter de irrevocable y que mantendrá su plena vigencia hasta treinta (30) Días posteriores a la Fecha de Cierre, comprometiéndonos a prorrogarla obligatoriamente si el Comité así lo dispusiera.

Aceptamos que esta Propuesta sea reajustada conforme a los términos y condiciones indicados en el Contrato de Concesión y que regirá durante todo el período de vigencia del mismo.

.....(8)

.....(9)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Lugar en que se redacta el documento
(2) Día en que se redacta el documento
(3) Mes en que se redacta el documento
(4) Año en que se redacta el documento
(5) Nombre completo del Postor
(6) Monto de la Propuesta Económica expresada en letras
(7) Monto de la Propuesta Económica expresada en números
(8) Firma del Representante Legal del Postor Precalificado
(9) Nombre del Representante Legal del Postor Precalificado

ANEXO N° 8
Apéndice N° 1[144]

SALA DE DATOS: GUÍA DE USUARIOS DE LA SALA DE DATOS
Referencia: Numerales 1.2.63 y 3.2.1 de las Bases del Concurso

DISPONIBILIDAD

1. Usuarios autorizados

Los Usuarios autorizados para acceder a la Sala de Datos, son aquellos representantes de las compañías que haya pagado el derecho de precalificación y que hayan sido adecuadamente presentadas e identificadas ante la administración de la Sala de Datos, con los formularios adecuadamente llenados.

2. Capacidad y servicios

La Sala de Datos contará con dos salas de reuniones con una capacidad máxima de atención para 5 personas simultáneamente en cada una. Los usuarios, aparte de toda la documentación disponible al respecto, tendrán facilidades para acceder a impresoras, fotocopiadora, teléfono, facsímil y otros servicios que faciliten su trabajo.

3. Horario de atención

El horario de atención de la Sala de Datos será el siguiente:
De 09:00 am. a 01:00 pm. y de 03:00 pm. a 06:00 pm.
Los días lunes a viernes.

4. Procedimiento para la atención

El Adquirente o Postor que desee hacer uso de la Sala de Datos deberá firmar el Acuerdo de Confidencialidad de acuerdo con el formato que se presenta en el Apéndice N° 1 del presente anexo, asimismo deberá indicar sus preferencias de horario, tiempo que será utilizado y personas que asistirán. La Coordinación de la Sala de Datos dará respuesta al requerimiento de acuerdo a las disponibilidades y a un criterio de equidad y equilibrio.

Todos los documentos y servicios serán requeridos a través de los formularios correspondientes y la Coordinación de la Sala de Datos.

SERVICIOS OFRECIDOS

El uso de la Sala de Datos es gratuito pero se cobrará el costo de los diferentes servicios de fotocopiado, impresiones, encuadernaciones, grabación de archivos en disquetes, teléfono, fax, refrigerio, etc. Servicios adicionales como copias de planos, digitalización de imágenes, uso de Internet y otros podrán eventualmente ser prestados siempre y cuando hubieran sido solicitados con la debida anticipación y serán cobrados también en función de su costo, el que será previamente informado por la Coordinación de la Sala de Datos.

[144] Modificado mediante Circular N° 6.

APÈNDICES Y FORMULARIOS DE USO EN LA SALA DE DATOS

Se ha incluido en este Anexo los siguientes cinco (05) Apéndices; para poder acceder a la Sala de Datos previamente deberá haberse entregado el Acuerdo de Confidencialidad cuyo formato se presenta en el Apéndice N° 2 del presente Anexo, adicionalmente deberá presentarse el Formulario de Identificación de las Personas Autorizadas para hacer uso de la Sala de Datos y su respectivo Cuadro General de Datos del Apéndice N° 3. Éstos deberán ser entregados antes del primer día de uso de la Sala de Datos, vía fax o correo electrónico, por parte de los representantes del grupo Postor, este es un requisito indispensable para que puedan acceder a la información proporcionada en la Sala de Datos. Es sobre la base de la información suministrada en este formato que se elaborarán los horarios y reservaciones de uso de la Sala de Datos.

Además se incluye los siguientes Apéndices:

a. Apéndice N° 4 Formulario de Solicitud de Servicios Múltiples, el cual se utilizará para los servicios que requieran los Postores.

b. Apéndice N° 5 Formulario de Solicitud de Visita a Instalaciones, con el cual los Postores tendrán la posibilidad de acceder a las áreas de acceso restringido del aeropuerto.

c. Apéndice N° 6 Formulario de Solicitud de Consultas Técnicas, que servirá para que los Postores puedan hacer consultas por escrito a los técnicos encargados de los diversos temas del proyecto.

ANEXO N° 8
Apéndice N° 2[145]

SALA DE DATOS: ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD
Referencia: Numerales 1.2.2 y 3.2.2 de las Bases del Concurso

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de...

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Comité PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN
Presente.-

Postor: .....**(3)**

.....**(3)** debidamente representado por su .....**(4)**, Sr(a). .....**(5)**, identificado con ..... **(6)**,con domicilio en .....**(7)** por medio de la presente manifestamos nuestro interés en acceder a la Sala de Datos que el Comité pone a disposición, de acuerdo con las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.

Al respecto, nos comprometemos a mantener confidencialidad respecto de toda la información obtenida en la Sala de Datos, a no divulgar ningún material o información a terceras personas sin la previa autorización escrita del Comité Especial, a no utilizar la información para ningún otro propósito que no esté relacionado con el proceso de concurso y a no utilizar la información de cualquier manera que pudiera generar conflictos con los intereses del Estado, sus funcionarios o dependencias, PROINVERSIÓN y el Comité.

Los materiales obtenidos de la Sala de Datos únicamente serán puestos a disposición de nuestro personal, ejecutivos y consultores, por motivos relacionados con el proceso del Concurso. Dicho personal conocerá este acuerdo y se encontrará igualmente obligado a mantener confidencialidad respecto de la información antes mencionada. Tomaremos todas las acciones que fuesen razonables para impedir la divulgación de cualquier información a cualquier persona, sin el previo consentimiento escrito del Comité.

Ninguna licencia o derecho ha sido o será otorgado a nuestros asesores con relación a la disposición de cualquier información comprendida en el presente acuerdo.

Aceptamos que ni el Estado, sus funcionarios o dependencias, ni PROINVERSIÓN, ni el Comité, ni sus asesores o integrantes, están declarando o garantizando, expresa o implícitamente, la exactitud, confiabilidad o totalidad de la información puesta a nuestra disposición y que ninguna de estas partes o sus respectivos directores, funcionarios, empleados o representantes será responsable frente a nosotros o frente a cualquier otra persona como consecuencia del uso de tal información y/o materiales. Nosotros aceptamos

[145] Modificado mediante Circular N° 6.

tomar nuestras propias decisiones relacionadas con la información puesta a nuestra disposición y reconocemos que no dependeremos o seremos inducidos por tal información al momento de decidir nuestra intención en relación con el proceso de concurso.

Aceptamos que ninguna de las informaciones suministradas, ningún material, discusión, negociación u otros asuntos relacionados constituyen una oferta por parte del Comité o en nombre de éstos, y que no servirán de base o serán tomados en cuenta en conexión con cualquier acuerdo, excepto cuando haya sido expresamente acordado por escrito con el Comité.

A petición del Comité aceptamos devolver inmediatamente todas las copias de todos los documentos que fueron puestos a nuestra disposición, o a disposición de nuestros representantes o asesores.

Igualmente aceptamos que el Comité no se compromete ni se obliga a proporcionar el acceso a información adicional o a actualizar la información y los materiales disponibles o a corregir cualquier inexactitud que pudiera aparecer.

Este acuerdo no se aplicará a la información que: (i) a la fecha en la que fue divulgada a nosotros o a nuestros asesores era de conocimiento público o en cualquier momento a partir de esa oportunidad sea del conocimiento público (exceptuando aquella objeto del incumplimiento de este acuerdo por nosotros o nuestros asesores), o (ii) a la fecha, ya se encuentre legalmente en nuestro poder y, por lo tanto, no esté sujeta al compromiso de confidencialidad.

Los derechos y obligaciones establecidos en este documento se regirán e interpretarán de acuerdo a lo dispuesto por las leyes peruanas y las partes acuerdan someterse irrevocablemente a la jurisdicción y competencia de los jueces y tribunales de Lima, Perú.

En señal de aceptación y conformidad con todos los términos y condiciones de este acuerdo de confidencialidad firmamos y entregamos un ejemplar al Comité, a los.....**(1)** días del mes de .....**(2)** de....

.....**(8)**
.....**(9)**
.....**(3)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Nombre completo del POSTOR
(4) Cargo de la persona que suscribe
(5) Nombre completo de la persona que suscribe
(6) Tipo de Documento de Identidad y Número del mismo.
(7) Dirección del Domicilio
(8) Firma legalizada del Representante Legal
(9) Nombre del Representante Legal del Postor

ANEXO N° 8
Apéndice N° 3[146]

SALA DE DATOS: FORMULARIO DE IDENTIFICACION DE LAS PERSONAS AUTORIZADAS PARA HACER USO DE LA SALA DE DATOS

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de .....**(3)**

Señores
Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN
Presente.-

Por la presente yo, ...**(4)** en representación de .....**(5)**, solicito a ustedes hacer uso de la Sala de Datos, durante el período del programa de visitas que se propone y para las personas que se indica en el cuadro del reverso.

Respecto a los procedimientos para el uso de la Sala de Datos, declaramos haber tomado conocimiento de los procedimientos que constan en la Guía de Usuarios de la Sala de Datos (Anexo N° 8 de las Bases del Concurso).

Igualmente, manifestamos conocer que la información de la Sala de Datos es de carácter estrictamente confidencial.

Atentamente.

.....**(6)**
.....**(4)**
.....**(7)**

.....**(8)**
.....**(9)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Año en que se redacta el documento
(4) Nombre del Representante Legal del Postor
(5) Nombre completo del Postor
(6) Firma del Representante Legal del Postor
(7) Tipo y Número de Documento de Identidad
(8) Firma del representante del Comite

[146] Modificado mediante Circular N° 6.

(9) Nombre comleto del Representante del Comite

ANVERSO

CUADRO GENERAL DE DATOS

N°	Nombres y Apellidos	Tipo y Número de Documento de Identidad	Nacionalidad	Período de permanencia (Indicar fecha)
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

ANEXO N° 8
Apéndice N° 4[147]

SALA DE DATOS: FORMULARIO DE SOLICITUD DE SERVICIOS MÚLTIPLES
Referencia: Numeral 3.2 de las Bases del Concurso

Fecha de Pedido	

Solicitante	

Usuario	

	N° de Referencia	Descripción del Servicio	N° de Unidades	Cantidad
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Fecha de entrega	

[147] Modificado mediante Circular N° 6.

ANEXO N° 8
Apéndice N° 5[148]

SALA DE DATOS: FORMULARIO DE SOLICITUD DE VISITAS
Referencia: Numerales 3.2 de las Bases del Concurso

Fecha:	

Datos del Solicitante

Empresa:	
Nombre del Solicitante:	
Cargo:	
Número de personas:	

Motivo de la Visita

[148] Modificado mediante Circular N° 6.

ANEXO N° 8
Apéndice N° 6[149]

SALA DE DATOS: FORMULARIO DE CONSULTA TÈCNICA
Referencia: Numerales 3.2 de las Bases del Concurso

Fecha:	

Datos del Solicitante

Empresa:	
Nombre del Solicitante:	
Cargo:	

Descripción de la Consulta

[149] Modificado mediante Circular N° 6.

ANEXO N° 9
Apéndice N° 1[150]

MODELO DE CARTA FIANZA DE VALIDEZ, VIGENCIA Y SERIEDAD DE LA PROPUESTA
Referencia: Numerales 1.2.41 y 7.1, Literal c) de las Bases del Concurso

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de 2009

Señores
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN
Presente.-

Referencia: Carta Fianza: .....**(3)**
Vencimiento: .....**(4)**

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores .....**(5)**, constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de.....**(6)** DÓLARES AMÉRICANOS (US$. .....**(7)**) en favor de PROINVERSIÓN, para garantizar la Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta Técnica y Propuesta Económica presentada por nuestro cliente de acuerdo a los términos y condiciones establecidas en las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.

Asimismo, dejamos constancia que la presente garantía se hará efectiva en el caso que nuestro cliente sea declarado Adjudicatario por el Comité de PROINVERSION y no cumpla con sus obligaciones en la Fecha de Cierre del Concurso antes mencionado.

Asimismo, esta garantía se hará efectiva en caso que nuestro cliente no sea declarado Adjudicatario por el Comité de PROINVERSION y no cumpla con renovar la presente carta fianza conforme lo señalado en el Numeral c.3) del Literal c) del Numeral 7.1 de las Bases.

El pago se hará efectivo al sólo requerimiento escrito del Director Ejecutivo de PROINVERSIÓN, o de quien haga sus veces, en nuestras oficinas ubicadas en .....**(8)**.

Nos comprometemos a honrar la presente fianza en un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, en favor de ustedes para lo que bastará requerimiento por conducto notarial del Director Ejecutivo de PROINVERSIÓN, o quien haga sus veces, y toda demora de nuestra parte para honrarla devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

[150] Modificado mediante Circulares N° 6 y N° 20.

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido que se honre la presente fianza.

Nuestras obligaciones bajo la presente fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta fianza estará vigente desde .....**(9)**, hasta el .....**(10)**, inclusive.

Los términos utilizados en esta fianza tienen el mismo significado que los términos definidos en las Bases del Concurso.

Atentamente,

.....**(11)**
.....**(12)**
.....**(13)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Número de la Carta Fianza
(4) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(5) Nombre del Postor
(6) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
(7) Monto de la Carta Fianza expresado en números
(8) Dirección de la entidad en donde se pagará la Carta Fianza
(9) Fecha de inicio de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(10) Fecha de término de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(11) Firma y Sello del Funcionario del Banco
(12) Nombre del Funcionario del Banco
(13) Nombre completo del Banco

ASESORIA LEGAL
Proinversión

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS
Proinversión

ANEXO N° 9
Apéndice N° 2[151]

MODELO DE CARTA FIANZA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Referencia: Numerales 1.2.42 y 11.2.1, Literal f) de las Bases del Concurso

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de...

Señores
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN
Presente.-

Referencia: Carta Fianza: .....**(3)**
Vencimiento: .....**(4)**

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores .....**(5)**, (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de .....**(6)** DÓLARES AMÉRICANOS (US$. .....**(7)**) a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente) para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas de la celebración del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (en adelante "el Contrato").

La presente fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

Nos comprometemos a pagarles el monto total de la fianza dentro de un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, contado a partir de la fecha de recepción de la correspondiente carta notarial de requerimiento.

Toda demora de nuestra parte en honrarla dará origen al pago de intereses compensatorios a favor de ustedes que se calcularán sobre la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido el honramiento de la presente fianza.

Nuestras obligaciones bajo la presente fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

[151] Modificado mediante Circular N° 6.

Esta fianza estará vigente desde .....**(8)**, hasta el .....**(9)**, inclusive.

Atentamente,

.....**(10)**
.....**(11)**

Nombre del Banco que emite la garantía: .....**(12)**
Dirección del Banco: .....**(13)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Número de la Carta Fianza
(4) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(5) Nombre del Postor Concesionario (Postor Adjudicatario)
(6) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
(7) Monto de la Carta Fianza expresado en números
(8) Fecha de inicio de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(9) Fecha de término de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(10) Firma y Sello del Funcionario del Banco
(11) Nombre del Funcionario del Banco
(12) Nombre completo del Banco
(13) Dirección del Banco

ANEXO N° 9
Apéndice N° 3[152]

MODELO DE CARTA FIANZA BANCARIA DE IMPUGNACIÓN DE LA BUENA PRO
Referencia: Numeral 10.2 de las Bases del Concurso

Lima, ...**(1)** de .....**(2)** de 2009

Señores
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN
Presente.-

Referencia: Carta Fianza: .....**(3)**
Vencimiento: .....**(4)**

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores .....**(5)**, constituimos fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de .....**(6)** DÓLARES AMÉRICANOS (US$. .....**(7)**) a favor de PROINVERSIÓN para garantizar a nuestros afianzados en el pago de esa suma en cualquiera de los supuestos indicados en el cuarto párrafo de esta carta fianza.

Esta fianza tendrá un plazo de vigencia desde la presentación de la impugnación y hasta SESENTA (60) días contados a partir de la Fecha de Cierre del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco; y se hará efectiva en caso que la impugnación presentada fuera declarada infundada o improcedente en definitiva por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.

Queda expresamente entendido por nosotros que esta fianza podrá ser ejecutada por PROINVERSIÓN de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1898 del Código Civil Peruano.

Se conviene expresamente que para que procedamos a honrar esta fianza, bastará un simple requerimiento realizado por conducto notarial en nuestras oficinas sitas en la dirección indicada líneas abajo, y en el cual se exprese que la impugnación presentada ha sido declarada infundada o improcedente por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN; o, habiendo obtenido resolución en ese sentido de parte del Comité, ésta no fuera apelada.

Nos comprometemos a pagarles el monto total de la fianza dentro de un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, contado a partir de la fecha de recepción de la correspondiente carta notarial de requerimiento.

Toda demora de nuestra parte en honrarla dará origen al pago de intereses compensatorios a favor de ustedes que se calcularán sobre la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

[152] Modificado mediante Circular N° 6.

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido el honramiento de la presente fianza.

Atentamente,

.....**(8)**

Nombre del Banco que emite la garantía: .....**(9)**
Dirección del Banco: .....**(10)**

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Número de la Carta Fianza
(4) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(5) Nombre del Postor que impugna
(6) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
(7) Monto de la Carta Fianza expresado en números
(8) Firma y Sello del Funcionario del Banco
(9) Nombre completo del Banco
(10) Dirección del Banco

ASESORA LEGAL

JEFE DE PROYECTOS AEROPORTUARIOS

- Accesorios de baño en acero inoxidable.

Otros requisitos

- Puertas de madera chapadas o pintadas, con amaestramiento. Muelles cierrapuertas.
- Mamparas de acero inoxidable o tableros de alta densidad en color, cerrajería de acero inoxidable.
- Espejos sobre encimera de lavabos.
- Alumbrado general de aseos.
- Extracción general de aseos.
- Señalética informativa de diseño.
- Paredes de ladrillo, acabado alicatado cerámico hasta falso techo, instalaciones de fontanería empotradas.

Oficinas, centros operativos, de gestión y áreas de control

Requisitos generales

- Las fachadas a patios de iluminación y ventilación serán luminosas, tipo muro cortina o con ventanales corridos en todo el perímetro.
- La altura de planta de falso suelo a falso techo será entre 2,85 m y 3,00 m libres, de 15 cm a 20 cm de falso suelo, y 50 cm de falso techo.

Requisitos para pavimentos

- Falso suelo formado por bandejas sobreelevadas de 60 cm x 60 cm de aglomerado de alta densidad encapsulado de acero galvanizado, acabado con moqueta, y patas regulables pegadas al forjado.
- El forjado con acabado superficial pulido con helicóptero y pintura antipolvo.

Requisitos para tabiquerías

- Mamparas de vidrio a pasillos y de cartón yeso entre despachos, con aislamiento acústico según Normativa. Cerrajerías de acero inoxidable.
- Pintura plástica sobre trasdosado de cartón yeso en cerramientos.
- Tabiquería a cuartos técnicos de cartón yeso o ladrillo enfoscado o trasdosado con cartón yeso.

Requisitos para techos

- Falso techo metálico acústico registrable microperforado, lacado, de 60cm x 60cm, con perfilería oculta y cortinero de placas de cartón yeso en todo el perímetro.

Cuartos técnicos

Requisitos generales

- Las instalaciones de Telecomunicaciones, Control, Incendios, Seguridad y CCTV, Circuitos refrigerantes de climatización, serán registrables.
- Todas las instalaciones al atravesar los patinillos llevarán sellados según Normativa de protección contraincendios.

Requisitos para pavimentos

- Tramex galvanizado en patios y pavimento de hormigón fratasado y pintado en cuartos técnicos.

Requisitos para paredes

- Sobre muros de hormigón, aplicación de pintura plástica, y sobre muros de obra, enyesado y pintado para cumplimiento de la sectorización contraincendios.

Aspectos arquitectónicos de las instalaciones del edificio

A continuación se indican una serie de requisitos técnicos generales requeridos para las instalaciones eléctricas y electromecánicas del edificio terminal:

- Todas las instalaciones que vayan bajo falso techo registrable irán canalizadas con tubo PVC rígido o canaleta metálica.
- Todas las instalaciones que vayan bajo falso techo no registrable irán canalizadas con tubo de PVC flexible.
- Todas las instalaciones en paramentos, irán empotradas excepto las de los cuartos técnicos y patinillos.
- En los paramentos de cartón yeso se utilizarán cajas de empotrar especiales.
- La maquinaría situada sobre cubierta del edificio, se apoyará siempre sobre bancada de hormigón con los aislamientos precisos e irá recubierta para evitar que sean percibidas incluso desde el aire.
- Existirá una coordinación entre la posición de las toberas o rejillas de impulsión, el manguetón de la fachada y la distribución de divisorias.
- La iluminación será en general con pantallas fluorescentes de baja luminancia tipo TL -5 HF. con tubos de alto rendimiento de color o lámparas tipo LED.
- La distribución de fuerza se realizará por el suelo mediante bandeja de PVC (suelo elevado) o conductos empotrados, contemplándose el suministro de conductores eléctricos y cajas de suelo.
- Se colocarán cámaras de TV en los accesos al edificio, bien sea por el acceso principal, por las escaleras de emergencia o por la entrada de mercancías al montacargas e irán conectadas con detectores volumétricos o contactores magnéticos en puertas.
- En las plantas de oficina se colocará una preinstalación de cámaras de TV en los distribuidores.

Ascensores y escaleras mecánicas

Los requisitos técnicos que se requieren a ascensores y escaleras mecánicas son los siguientes:

- Los ascensores y escaleras mecánicas se gestionarán por un sistema de control propio.
- Cumplirán con la Normativa acerca de ascensor de emergencia.
- El diseño técnico de ascensores y escaleras (velocidad y capacidad), cumplirá con un estudio de tráfico.
- La capacidad mínima de los ascensores será de 10 personas, 800kg.
- Las cabinas será como mínimo de 2,20 m de altura libre y las puertas de 2,10 m.
- La anchura mínima de puertas será de 1,40 m.
- Las puertas de cabina y de planta serán en acero inoxidable.
- La decoración de la cabina será de calidad alta.
- Teclado con sistema Brailey y posibilidad de llaves.
- La anchura de las escaleras será como mínimo de 1,00m y su recorrido será el mismo que el nivel a salvar, de un solo tramo y acabado inferior visto.

Señalética del edificio

Requisitos para la evacuación

- Se colocarán de dimensiones y ubicación de acuerdo con el plan de emergencia vistas por una o dos caras.
- Diseño y calidad según estándares locales

Requisitos para la playa vehicular