



SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

DESCRIPCIÓN DE LA CONCESIÓN



Guayaquil, Ecuador – Noviembre de 2002

DESCRIPCIÓN DE LA CONCESIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

Estructura de la transacción

La M.I. Municipalidad de Guayaquil ha iniciado el proceso de licitación de la concesión del SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL. La mencionada concesión incluirá la construcción de una nueva terminal Internacional de pasajeros y de carga del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (AISB) y la explotación, mejoramiento, mantenimiento y administración de las actuales instalaciones del citado terminal aéreo.

Posteriormente, dentro de sus obligaciones contractuales el concesionario, sujeto al cumplimiento de determinadas condiciones técnico - económicas, deberá construir, administrar, mantener y explotar el Nuevo Aeropuerto que se ubicará en la zona de Daular (NAD) y que sustituirá al existente.

El concesionario asumirá la explotación de todos los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos haciéndose cargo de la gestión completa del aeropuerto con las excepciones del control del tráfico aéreo y de la torre de control, que permanecerán bajo el control y operación de la Dirección de Aviación Civil (DAC).

La alternativa elegida para esta transacción es la de iniciar las obras de construcción del nuevo AISB inmediatamente después de la adjudicación del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de Guayaquil como consecuencia del proceso de licitación y condicionar la construcción del NAD al cumplimiento de una serie de disparadores (*triggers*), cuyo diseño le permitirá al inversor no verse obligado a

construir la nueva infraestructura hasta que la evolución de la demanda y las condiciones financieras lo justifiquen.

El plazo de concesión previsto es de 15 años y corresponde a la construcción, explotación, administración y mantenimiento del actual AISB, siendo necesario realizar una inversión de aproximadamente 90 millones de dólares en los primeros 30 meses, que permita que el aeropuerto alcance un nivel de servicio acorde con el de los principales aeropuertos internacionales europeos y americanos (nivel de servicio IATA "C").

Si dentro del plazo de concesión inicial (15 años) se dieran los condicionantes necesarios para hacer viable el nuevo aeropuerto en la zona de Daular, se modificará automáticamente el plazo y objeto de la concesión para incluir la construcción, administración y mantenimiento del NAD. El nuevo plazo de concesión será por un período de 25 a 30 años adicionales, contados a partir del momento en que se activen los disparadores (*triggers*).

Una vez adjudicada la concesión, el nuevo Concesionario contará con un plazo de 30 meses (6 para la fase de diseño y 24 para la de ejecución de las obras) para llevar a cabo el programa previsto de construcción y mejoras en el nuevo AISB que incluye las siguientes obras:

- **Nueva Terminal *Internacional* de Pasajeros** : La nueva terminal se destinará a atender pasajeros internacionales y en tránsito y deberá tener una capacidad mínima para 3 millones de pasajeros anuales, lo que corresponde a aproximadamente 1.500 pasajeros en hora punta o pico.

La nueva terminal internacional deberá proporcionar estándares de infraestructura y equipamiento, y de eficiencia y calidad de la prestación de los servicios en un nivel de servicio IATA "C". El plan de desarrollo actual contempla el desarrollo de una superficie mínima para esta terminal de 20.600m². El concesionario deberá proveer 6 mangas de embarque en esta terminal.

Todos los servicios estándares (tales como: sistemas de protección de fuego, red de comunicaciones, sistemas de gestión, información de vuelos, etc.) y las facilidades (tales como: escaleras mecánicas, aire acondicionado, etc.), deberán ser proporcionados por el concesionario acorde al nivel de eficiencia y calidad previsto para las nuevas instalaciones de categoría internacional.

- **Terminal Doméstica:** La terminal internacional existente que tendrá, una vez finalizadas las obras de remodelación actualmente en ejecución, una extensión de 9.700 m², deberá ser acondicionada por el concesionario para que sea utilizada para vuelos nacionales cuando entre en operación la nueva terminal internacional. Las facilidades para los pasajeros de Aviación General deberán ser reacondicionadas y reubicadas dentro de la actual terminal doméstica.

Una vez remodelada, esta terminal deberá tener capacidad mínima para 2,5 millones de pasajeros anuales.

- **Nueva Terminal de Carga:** Incluirá las facilidades de handling de carga, las oficinas necesarias, y todas las funciones de soporte e instalaciones técnicas.

Deberá ser construida con un concepto modular que permita su extensión por fases. Para el conjunto de la instalación se prevé una superficie de entre 6.600 y 9.000 m², dando cobertura a las estimaciones de crecimiento hasta el año 2016-18.

- **Plataformas:** La plataforma de la nueva terminal de pasajeros internacionales deberá ser diseñada para satisfacer, al menos, los requerimientos de los aviones Boeing 777-300, Boeing 747-400 y MD-11.

La plataforma de la terminal de carga deberá desarrollarse al mismo tiempo que la primera fase de la plataforma de la terminal de pasajeros internacionales.

- **Facilidades del lado tierra:** Incluirá al menos 3 elementos:

- Las facilidades existentes, que serán las futuras facilidades para vuelos domésticos y de aviación general, que serán rehabilitadas por el Concesionario.
 - Las nuevas facilidades para los accesos de la nueva terminal internacional, que serán desarrollados por el Concesionario.
 - Los accesos a la nueva terminal de carga, que serán desarrollados por el Concesionario.
- **Sistema de control de tráfico aéreo:**
- El concesionario deberá construir una nueva torre de control, incorporada a la nueva terminal internacional de pasajeros. La nueva Torre de control será administrada y operada por la DAC.
 - El concesionario dotará la torre de control con todos los equipos necesarios para su funcionamiento, conforme a las especificaciones de la DAC.
 - La estación meteorológica, el NAV AIDS y las Ayudas Visuales deberán ser también modernizadas para alcanzar los estándares internacionales.
- **Infraestructura de soporte para el aeropuerto:** El concesionario deberá desarrollar y mejorar las instalaciones que comprenden, entre otras, la red y el almacenamiento de agua, la estación eléctrica, el tratamiento de residuos y el drenaje del agua.
- **Operación del aeropuerto:**
- El concesionario deberá satisfacer todos los requisitos de seguridad recomendados por la OACI y la IATA.
 - Será también responsable de realizar una auditoría Socioambiental dentro de los seis primeros meses de la concesión para determinar las condiciones existentes.
 - Asimismo, deberá preparar un Manual de Operaciones y un Manual de Certificaciones del aeropuerto.

Adicionalmente, si durante el período de la concesión se dieran los condicionantes previstos en el diseño de la concesión (triggers) que aseguran la viabilidad del nuevo aeropuerto, se modificarán automáticamente el plazo y objeto de la concesión para incluir la construcción, administración y mantenimiento del NAD por un plazo

de 25-30 años adicionales contados a partir del momento en que se activen los disparadores (*triggers*).

Estructura del Proceso

- **Precalificación:** Previo al llamado a licitación se calificará a las siguientes personas: (a) Inversionistas, sean estas personas naturales o jurídicas o consorcio de éstas, nacionales o internacionales; (b) Operadores aeroportuarios, sean estas personas naturales o jurídicas o consorcio de éstas, nacionales o internacionales; o, (c) Consorcios conformados por las personas señaladas en las letras a) y b) anteriores.

Los operadores aeroportuarios interesados en ser calificados como potenciales operadores del Sistema Aeroportuario de Ciudad de Guayaquil deberán satisfacer una serie de requisitos de carácter técnico y legal con el objetivo de demostrar rangos mínimos de experiencia específica en el sector.

Los inversores en el capital (operadores o no) deberán cumplir una serie de requisitos legales y de solvencia económica financiera.

- **Data Room:** Posteriormente a la calificación de inversores y operadores, se abrirá el Data Room, y el proceso interactivo de consultas de carácter aclaratorio y de propuestas de modificación a los documentos precontractuales preliminares de la licitación, para la concesión del sistema aeroportuario de la ciudad de Guayaquil. A dicho proceso interactivo, sólo podrán acceder aquellos inversores previamente precalificados.

Se distribuirá formalmente a todos los precalificados la documentación relativa a la licitación: Cuaderno de ventas, Bases preliminares de Licitación y borrador de Contrato de Concesión.

Durante este período las firmas precalificadas podrán proponer modificaciones tanto a las bases como al borrador del contrato, de modo que se obtenga al final del proceso interactivo las bases definitivas y un contrato final, que serán vinculantes para los

participantes en el proceso de licitación y por lo tanto no podrán ser modificados.

- **Convocatoria a Licitación:** Finalmente, se realizará la convocatoria a licitación solo a los calificados. En esta etapa los inversores deberán presentar sus ofertas, ya sea de forma individual o en consorcio con otras compañías precalificadas.

Todas las ofertas deberán contar con la participación de un operador acreditado como tal en la fase de precalificación. Dicha participación deberá materializarse mediante un contrato a largo plazo entre el consorcio y el operador, independientemente de que el operador participe o no en el capital del consorcio. La AAG podrá solicitar el reemplazo del operador, por otro del mismo nivel o superior, cuando este último haya incurrido en faltas, según se establecerá en el contrato de concesión.

Respecto del capital del consorcio, se exigirá que un 75% del mismo esté constituido por inversores precalificados. Para el restante 25% existirá libre disposición para cambiar o incorporar empresas previa aprobación de la AAG. Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el 75% deberá otorgar garantías por el 100% del Consorcio. Cualquier cambio o modificación respecto al 75% del capital constituido por inversores precalificados deberá ser previamente autorizado por la AAG.

Durante esta fase sólo se permitirán consultas de carácter aclaratorio para corregir “errores no esenciales” en los documentos que comprenden el sobre 1, siempre que puedan ser subsanados, según lo determine el Comité Interno.

- **Adjudicación:** La oferta ganadora será aquella que cumpliendo con los requisitos legales, financieros y técnicos, presente la mejor oferta.

La mencionada oferta no consistirá en un mayor precio pagado por la concesión, dado que no se exigirá ningún desembolso a favor de la entidad concedente a cambio de la misma; sino basándose en otros aspectos financieros que serán detallados en las Bases de Licitación.