	Fecha:	**04/ 10 /2019**
DICTAMEN UOC/N° :	**52 /2019**	
OBJETO :	**MODIFICACION DE CONTRATO "EXCLUIR ITEM 3)**	
DESCRIPCIÓN :	**CPE N° 12/2019 "RECONSTRUCCION Y RECAPADO DE PISTAS DEL AISP"** **CONTRATO N° 70/2019** **EMPRESA ADJUDICADA: CONSTRUCTORA ASUNCION S.A. Y ASOCIADOS**	

Visto: El informe del Administrador del contrato N° 70/2019, Nota D.A N°129/2019 de fecha 03 de octubre del 2019, Informe del fiscal titular 30/09/2019.

Considerando: que, como antecedentes justificantes se pueden mencionar los siguientes documentos:

A. **Justificación de las Áreas solicitantes:**

Con relación al expediente de referencia, a través del cual se remite el pedido (informe del Administrador del Contrato) realizado con base a los informes técnicos proporcionado por el fiscal designado para el efecto, sobre la modificación del Contrato N° 70/2019 (Exclusión – Ítem 3), suscripto en el marco de la **CONTRATACION POR EXEPCION N° 12/2019 "RECONSTRUCCION Y RECAPADO DE PISTAS DEL AISP", teniendo en cuenta el interés público, el servicio operacional en cuanto a seguridad y servicio eficiente tanto para Pasajeros, Clientes, Compañías Aéreas, Personal Técnico y Administrativo de la Terminal Aeroportuaria.**

Al respecto, se señala:

Que, por informe técnico de fecha 30 de septiembre de 2019 realizada por el fiscal designado en relación al desarrollo de las obras que hacen lugar a la reconstrucción y recapado de la pista del AISP, expresa que se han encontrado dificultades que no permiten la ejecución oportuna del Ítem correspondiente al sello elastomérico (ítem 3), previsto para colocar y aplicar en las franjas laterales del área central intervenida.

Que, dentro de las exigencias del PBC, en lo que hace relación puntualmente al **ITEM 3**, se pudo evidenciar que en el mismo no se contempló el coeficiente de rozamiento óptimo que debería tener el sello elastomérico, es decir, no se consideró realizar un análisis comparativo entre el nivel de fricción que arroja la nueva capa asfáltica aplicada y, la que generaría aplicando el sello elastomérico, para que ambas sean equivalentes, y de esta forma no exista diferencia en la rotación o frenado de los trenes que corresponden a los aviones, conforme a la fricción que tenga uno u otro producto aplicado, lo que produjo una duda razonable en la convocante, de si el producto requerido en un principio cumpliría con las necesidades de la pista principal del AISP, sin que el mismo genere un riesgo operacional en el aterrizaje y despegue de los aviones, riesgo que como Autoridad Aeronáutica de un país no podríamos asumir, y mucho menos exponer al estado Paraguayo a una eventual sanción como consecuencia de algún daño material que pudiese causar a las aeronaves, o a la integridad física de los pasajeros.

Abg. Marcelo Cardozo
Coordinador UOC
DINAC

abarcan aéreas como, por ejemplo, productividad versus calidad, seguridad operacional versus eficiencia, área financiera versus técnica, profesional versus académico, y cumplimiento versus medida correctiva...". Si bien la correcta ejecución en tiempo de los trabajos conferidos es la meta final por cuestiones de celeridad, en este caso la aplicación en una fase posterior de lo comprendido en el Ítem 3 – **No desnaturaliza la esencia del Objeto Contratado.**

Entendemos que son puntales de seguridad, de desarrollo y crecimiento, ofrecer servicios de eficiencia con garantías de seguridad y calidad, puesto que estando adecuadas las instalaciones y la infraestructura a las normas de seguridad, se mejora y se aprovecha al máximo los tiempos de maniobras en pistas, de aviones, de tractores y montacargas que brindan asistencia y soporte a los pilotos, aeronaves y demás operarios que terminan brindando seguridad y confianza al usuario, mejorando el tránsito de pasajeros y aviones que se hacen paso por dicha terminal aeroportuaria.

De esta forma, por todo lo expuesto anteriormente se comprende que a mayor flujo y tránsito de aeronaves, es mayor la necesidad y responsabilidad de contar con infraestructuras, mantenimiento adecuado y correcto de las pistas que deben brindan seguridad y confianza a los usuarios y tripulantes de las distintas compañías aéreas que operan en la actualidad en el AISP, restándoles situaciones de incomodidad a los mismos, brindándoles mayor confort y seguridad, de manera a evitar poner en situaciones de extremos recursos a las aeronaves y las demás instalaciones, por lo cual es seguro afirmar que el interés es de carácter público, puesto que basándonos en el **Articulo 55**., titulado **DERECHOS DE LAS CONTRATANTES** expresa que las contratantes gozan de los siguientes derechos; y el inciso que nos confiere reza; ***"b) a modificar unilateralmente el contrato por razones de interés público, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan, si hubiere merito",*** siendo entonces el caso de una causa justa de interés superior público, como la seguridad misma de usuarios, operarios, pilotos, demás funcionarios y ciudadanos en general y la funcionalidad operacional traducida en reducción de los tiempos de demora en los aeropuertos y la optima función de soporte aeroportuario en tierra.

Por lo expuesto y teniendo en cuenta las prerrogativas de las cuales goza esta institución como Administrador del Contrato, se recomienda realizar los cambios sugeridos en la brevedad posible, tal como lo plantea la normativa expuesta.

En tal sentido, siendo la racionalidad de la situación, austeridad y disciplina presupuestaria, criterios considerados por uno de los principios consagrados en la normativa rectora en materia de contrataciones públicas, resulta claro que su atención a la hora de resolver modificaciones movidas por el interés público comprometido **Art. 55** de la **Ley 2051/2003**, resulta imperativo.

Que, por providencia del Dpto. de contratos y Garantías, remite a la SDAF, lo solicitado por el Administrador del contrato en cuestión, a fin de que, salvo mejor parecer, el Sr. Presidente tome por Resolución el Dictamen Técnico, en referencia a la modificación del Contrato N°70/2019, suscripto en el marco de la **CONTRATACIÓN POR EXCEPCIÓN N° 12/2019 "RECONSTRUCCIÓN Y RECAPADO DE PISTAS DEL AISP".**

Por tanto: conforme a lo expuesto precedentemente, y de conformidad a los documentos presentados, considero suficientemente justificado el procedimiento, y, que el Sr. Presidente, en uso de sus atribuciones, podrá hacer

ASUNCIÓN PARAGUAY
Abg. Marcelo Oveiar
Coordinador - UOC
DINAC

Que, los fiscales manifiestan al respecto, que es altamente recomendable aplicar el sellador en la superficie total de la pista para lograr un índice de fricción homogéneo y regular, no así en los términos que se contemplaban inicialmente para el Ítem 3, para lo cual se sugiere la no ejecución de este Ítem en las condiciones propuestas en el PBC, sino más bien se realice en un proceso posterior, a los efectos de buscar mejores condiciones que satisfagan el interés institucional en ofrecer de esa manera una obra más completa y de mayor seguridad operacional.

Que, Teniendo en cuenta que es la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) la que está encargada de la provisión del servicio de Soporte en tierra para aeronaves, es pues menester suyo el cumplimiento de los principios consagrados en su carta orgánica siendo uno de estos lo expuesto en el capitulo segundo bajo el titulo de **Objetivos. Art. 5° Inc. d) "Planificar, dirigir y fiscalizar la construcción de aeropuertos en el país, instalaciones de rutas de acceso basados en el incremento del tráfico aéreo y sus necesidades prioritarias,** siguiendo las pautas y recomendaciones de los Organismos Internacionales pertinentes, en coordinación con los órganos nacionales competentes y dentro de los planes de desarrollo nacional".

Atendiendo que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) debe velar y garantizar que las actividades de aviación civil, de aeropuertos y aeródromos se desarrollen en condiciones de eficiencia, eficacia, seguridad y calidad tanto en tránsito aéreo, en pistas y terminales aeroportuarias a razón de las normas y reglamentos únicos de aeronáutica regidas por la OACI y que deben ser aplicadas en el AISP. Tal es así que la administración de dicho contrato comprende que se encuentra comprometido el interés público y por ello debe tomar medidas necesarias para experimentar asensos, descensos, y vuelos de aeronaves eficientes y seguros a favor de los usuarios, operadores y ciudadanía en general, es fundamental la maximización del tiempo de los procesos de mantenimientos, de servicios de soportes en tierra y reparo de pistas enmarcado en las normas de seguridad vigentes sin que sea interrumpida el servicio de calidad que viene ofreciendo.

Ahora bien, el AISP es objeto de monitoreo y control permanente por para de la OACI en cuanto a la función administrativa y operacional que brinda a sus usuarios. Dicha Organización promueve, reglamenta e imparte normas de aviación mundial, así como a los aeropuertos y aeródromos administrados por la DINAC a razón de calificarlos y habilitarlos técnicamente, entre sus objetivos se fundamentan; fomentar las artes para diseñar rutas aéreas, aeropuertos y apoyo para la navegación aérea en la aviación civil internacional, además de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos. Evitar el despilfarro de recursos económicos por la competencia desleal. Garantizar la seguridad internacional. Evitar la parcialidad entre Estados contratantes. Fomentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional y Fomentar el desarrollo. Lo expuesto son razones que se consideran y que determinaron la no previsión al tiempo de una programación más acabada y profundizada del llamado que derivo en el contrato de referencia, el cual se realizó justamente por la modalidad de Contratación por Vía de la Excepción en consideración a la urgencia que existía de poner en condiciones la pista del AISP y en honor a los cortos plazos con los que se contaba para la ejecución de los trabajos habiéndose convenido los mismos con las compañías Aéreas que se mantienen operativas en nuestro aeropuerto de manera continua.

En ese orden de ideas, haciendo alusión al Capitulo 2.- Del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS-DINAC R1105, Generalidades. 2.4.2.1 **"...La cultura institucional hace referencia a las características y percepciones de seguridad operacional entre miembros que interactúan dentro de una entidad particular. Los sistemas de valores institucionales incluyen políticas de priorización o equilibrio que**

Abg. Marcelo Ovelar
Coordinador - UOC
DINAC

lugar al pedido de modificación del Contrato N° 70/2019 en el marco de la **CONTRATACION POR EXEPCION N° 12/2019 "RECONSTRUCCION Y RECAPADO DE PISTAS DEL AISP"**

Ing. Marcelo Ovelar
Coordinador - UOC
DINAC