

# REPUBLICA ARGENTINA

TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL FUEGO,  
ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR



## HONORABLE LEGISLATURA

### PARTICULARES

Nº 019

PERIODO LEGISLATIVO 198<sup>9</sup>

EXTRACTO: T. F. HUGHES y J. M. LOCKHART (ING. CIVILES)

REF. DENUNCIA FORMULADA P/EL CONSORCIO GRIMALUX -

ITH. - OBJETO: FORMULAR ACLARACIONES. -

Entró en la sesión de: \_\_\_\_\_

T. F. Hughes y J. M. Lockhart

DESPACHO PRESIDENCIA

Ingenieros Civiles H. LEGISLATURA TERRITORIAL

Fecha 03-09-89 Hs. 11° Firma

MESA DE ENTRADA

3 JUL 1989

SEC. Leg. N° 079 HORA 13<sup>20</sup>

Buenos Aires, 23 de Junio de 1989.-

HONORABLE LEGISLATURA TERRITORIAL  
Avda. Maipú 470  
Ushuaia

Ref.: Denuncia formulada por el consorcio Gri  
maux-ITH

Obj : Formular aclaraciones

De nuestra consideración:

La contratación de los servicios de consultoría para la revisión del proyecto y para la dirección técnica de la obra "Construcción de pista, calles de rodaje, plataformas y vías de acceso del Aeropuerto Internacional de Ushuaia" fué dispuesta por Licitación Pública N° 09/87 y tramitada por Expediente 0-6521/87. Luego de más de un año de efectuada la Licitación, la misma fué declarada fracasada por Decreto N° 4877/88 de la Gobernación. Posteriormente, se celebró con los abajo firmantes un contrato directo de 4 meses de duración para la puesta en marcha de la inspección de dicha obra, que comenzó el 1° de febrero y terminó el 31 de mayo pppo.-

Hace dos meses, el consorcio Grimaux-ITH, uno de los cuatro oferentes a la Licitación N° 09/87, formuló una denuncia ante esa Honorable Legislatura respecto a los supuestos perjuicios que dicha contratación directa podía ocasionar al Territorio. Con tal motivo, solicitamos una entrevista conjunta con Legisladores de distintas corrientes políticas, los que tuvieron la amabilidad de recibirnos el día 1° del corriente.-

Objeto de la presente nota es reiterar y dejar constancia escrita de lo que manifestamos verbalmente en dicha reunión.-

En lamisma, no consideramos necesario ahondar respecto a la mencionada denuncia y tampoco lo consideramos necesario ahora en esta nota, por cuanto basta un somero análisis para desvirtuar dicha denuncia. En efecto, nuestro contrato de puesta en marcha de la inspección abarcó solo un breve plazo de 4 meses contra los 30 meses del contrato que se hubiera concertado mediante la Licitación N° 09/87; y el importe mensual abonado por cada uno de los 4 meses por el Territorio es mucho menor, a precios constantes, que los importes cotizados por cualquiera de los cuatro oferentes para cada uno de los 30 meses de la Licitación. Esto es así a pesar que en nuestro contrato está incluido también la revisión del anteproyecto y del proyecto de la obra elaborados por Iglys- Consur UTE y el asesoramiento aeronáutico necesario. Por otra parte, el Sr. Ministro de Obras, Servicios Públicos y Vivienda ya ha concurrido a esa Honorable Legislatura y ha proporcionado explicaciones que suponemos han sido detalladas y a satisfacción de los Sres. Legisladores.-

/// 2.-

Por ello, la reunión del 1º del corriente no fué solicitada por nosotros para hablar sobre la mencionada denuncia, que ya suponíamos desvirtuada, sino porque teníamos especial interés en destacar las deficiencias incurridas en la tramitación de la Licitación Nº 09/87 y evitar de esa manera que alguno de los Sres. Legisladores pudiera pensar que con nuestro contrato se había despojado al consorcio Grimaux-ITH de algún eventual derecho a ser ellos los contratados.-

Para ello, comenzamos por recordar que el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación establecía que una Comisión de Evaluación, actuando en carácter de organismo asesor del Sr. Ministro de Obras, Servicios Públicos y Vivienda, debía evaluar y seleccionar las propuestas y establecer un orden de mérito entre los oferentes, produciendo recomendaciones que debían ser elevadas al Sr. Ministro el que resolvería en definitiva (Punto 2.11 del Pliego).-

Al tomar vista del informe producido por la Comisión de Evaluación y constatar la presencia de las mencionadas deficiencias, los abajo firmantes, actuando en representación del consorcio oferente Consulbaires-OPESA, formulamos una serie de objeciones a dicho informe de la Comisión de Evaluación por nota del 26/04/88 dirigida al Sr. Ministro e incorporada al Expediente, que pueden sintetizarse como si gue:

1º) Incumplimiento del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Nº 09/87

En efecto, a fs. 103 del Pliego se establecía que la evaluación debía realizarse en base a la experiencia reciente de los oferentes y a las obras realizadas en los últimos años. La Comisión de Evaluación no respetó esta estipulación y evaluó todos los años de actuación de cada oferente, introduciendo esta modificación por sí misma, a pesar de constituir solamente un organismo asesor, y sin solicitar ni antes ni después autorización pertinente al Sr. Ministro y sin comunicarle, tampoco, el cambio que se había efectuado en las especificaciones del Pliego.-

Se hace notar que de haberse aplicado el Pliego, el consorcio Grimaux-ITH hubiera obtenido un puntaje ínfimo pues en los últimos 10 años no ha actuado prácticamente en estudios, proyectos o inspecciones de obras de aeropuertos, todo lo contrario a lo que ha sucedido con el consorcio Consulbaires-OPESA.-

Nota: Independientemente de lo expuesto y para dejar clarificada la actuación de los oferentes con anterioridad a los últimos años, también conviene hacer no tar que en 1978 la Municipalidad de Olavarría realizó un concurso de antecedentes para adjudicar el proyecto de la pista de Olavarría y que en 1979 la



/// 3.-

Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén realizó un concurso de antecedentes para adjudicar el proyecto de reacondicionamiento del Aeropuerto Internacional del Neuquén. Tanto Grimaux como ORESA se presentaron a ambos concursos y en las dos ocasiones resultó ORESA el adjudicatario.-

2º) Impugnaciones no analizadas por la Comisión de Evaluación

La Comisión de Evaluación había analizado y dado curso a las impugnaciones formuladas anteriormente contra Consulbaires-ORESAS, lo que disminuyó su puntaje. En lo que hace a las impugnaciones anteriores contra Grimaux-ITH, la Comisión de Evaluación no había siquiera analizado la procedencia o no de las mismas. Al elevar su informe al Sr. Ministro, la Comisión de Evaluación no hizo mención alguna a este tratamiento desigual de las impugnaciones formuladas.-

3º) Falta de fundamentación y calificación arbitraria de puntaje para los oferentes

En la nota del 26/04/88 ya mencionada se indican y documentan muchos casos de asignación de puntaje realizados por la Comisión de Evaluación que no resisten el menor análisis. Para poner en evidencia la arbitrariedad de la calificación, bastaría recordar los cero puntos asignados a Consulbaires-ORESAS en obras de "ayudas viales de aeródromo", a pesar de haber proyectado 21 obras de ese carácter cuyas constancias figuran detalladas en el expediente de la Licitación; y los escasos 9 puntos sobre 25 posibles, es decir 3,6 puntos en la clásica clasificación de 1 a 10, con que se calificaron los méritos del Agr. Justo Heindl como laboratorista de suelos y materiales a pesar de sus numerosos antecedentes universitarios y particulares también detallados en el expediente de la licitación: profesor adjunto de la cátedra Carreteras en la Universidad Nacional del Sur, ex jefe del Laboratorio de Suelos y Materiales de dicha Universidad y en aquel momento jefe del Laboratorio similar de la Universidad Tecnológica de Bahía Blanca, estudio de suelos y materiales para ORESA en los Aeropuertos de Viedma, Lago Argentino, Olavarría y Bolívar, etc., etc. En ningún caso, la Comisión de Evaluación fundamentó sus calificaciones

Adjuntamos a la presente una copia de la mencionada nota del 26/04/89 y de las posteriores notas del 02/09/88 y 07/09/88, que dejan bien documentadas las deficiencias originadas en la evaluación de los oferentes por parte de la Comisión de Evaluación y pone en duda cualquier manifestación de Grimaux-ITH sobre el tema.-

En caso que los Señores Legisladores consideren de utilidad una reunión conjunta con nosotros, con la Comisión de Evaluación y/o con el consorcio Grimaux

T. F. Hughes y J. M. Lockhart

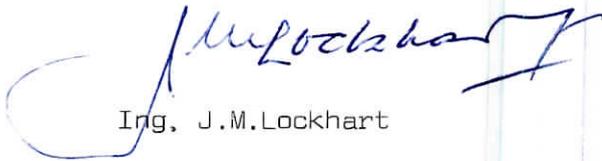
Ingenieros Civiles

Acoyte 490 4° piso  
Buenos Aires  
Deloqui 1573 2° piso  
Ushuaia

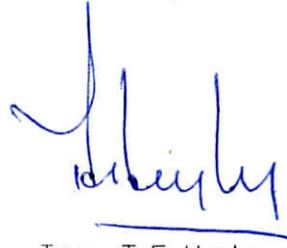
/// 4 -

-ITH, nos ponemos a su disposición para concretarla en el momento en que se estime oportuno -

Sin otro motivo saludamos a Uds muy atentamente -



Ing. J.M.Lockhart



Ing, T.F.Hughes

Adj : Copias de 3 notas

UCL: 

PJ: 

M.P.F.: 

L.P.: 

J.C.N.: 

P.S.A.: 

F.L.: 

CONSULBAIRES Ingenieros Consultores S.A.  
ORESA Organización Estudio Aeropuertos

Ushuaia, 26 de abril de 1988

Señor  
MINISTRO DE OBRAS, SERVICIOS PUBLICOS Y VIVIENDA  
D. JUAN CARLOS GARCIA  
GOBERNACION DEL TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL  
FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUD  
Su Despacho

Ref.: Licitación Pública N° 09/87

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a Vd. a fin de hacerle llegar en tiempo y forma las observaciones que nos merece el puntaje y otros aspectos de la licitación de referencia, que detallamos a continuación:

1. PARTE B.- EXPERIENCIA (RECIENTE) Y CONOCIMIENTOS DEL LICITANTE

Al pié de fs. 103 del Pliego de la licitación de referencia, se especifica que deben tomarse en consideración las obras realizadas en los últimos años. Al respecto, resulta evidente que dicha experiencia "reciente" de los "últimos años" no debería abarcar más de 5 ó 10 años.

Dentro de esa limitación de plazo establecida por el Pliego, se analizan a continuación los rubros que integran la parte B por orden decreciente de puntaje.

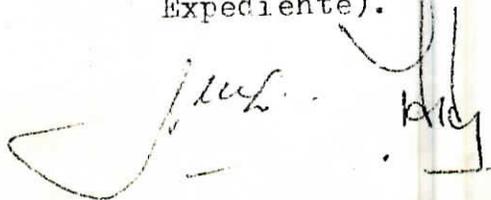
1.1. Supervisión de la construcción, apartado b) Aeródromos (Fs.103 del Pliego)

1.1.1 Período 1982-1987

Supervisiones realizadas por CONSULBAIRES-ORESA entre 1982-1987:

# Aeropuerto Internacional del Neuquén. Reacondicionamiento de la pista y banquetas, y construcción de nueva calle de rodaje. Contratista SEMINARA S.A. (Fs. 2846 y 3622 del Expediente).

# Aerodromo Calilegua. Trabajos de conservación en pista y rodajes. Contratista INDUVIAL S.A. (Fs. 2847 y 3623 del Expediente).



# Aeropuerto Tartagal/Gral. Mosconi. Pavimentación de la pista y calles de rodaje en base negra y concreto asfáltico en caliente. Contratista PAOLINI HNOS. (Fs. 2848 y 3624 del Expediente).

Total: 3 Supervisiones.

Supervisiones realizadas por GRIMAUX-ITH entre 1982-1987:

Total: ninguna.

Puntaje probable a asignar en base al período 1982-1987 detallado precedentemente:

CONSULBAIRES-ORESA: 3 (Bueno)  
GRIMAUX-ITH : 0 (No demostrado)

Puntaje otorgado por la COMISION DE EVALUACION:

CONSULBAIRES-ORESA: 3 (Bueno)  
GRIMAUX-ITH : 3 (Bueno)

#### 1.1.2 Período 1977-1987

Supervisiones realizadas por CONSULBAIRES-ORESA entre 1977-1987:

# Aeropuerto Olavarría. Construcción de pista, rodaje y plataforma. Contratista CODI S.A. (Fs. 2841 y 3617 del Expediente).

# Aeropuerto Olavarría. Aeroestación y torre de control provisionarias. Contratista DI GIACOMO y CONSALVO (Fs. 2842 y 3618 del Expediente).

# Aeropuerto Internacional Salta (El Aybal). Instalaciones electromecánicas de iluminación, balizamiento y V.A.S.I. Contratista TESCN S.A. (Fs. 2843 y 3619 del Expediente).

# Aeropuerto Olavarría. Instalaciones auxiliares de control y seguridad de vuelo. Contratista IL-AR S.A. (Fs. 2844 y 3620 del Expediente).

# Aeropuerto Olavarría. Edificio aeroestación e instalaciones. Contratista S K S (Fs. 2845 y 3621 del Expediente).

# Aeropuerto Internacional del Neuquén. Reacondicionamiento de la pista y banquetas, y construcción de nueva calle de rodaje. Contratista SEMINARA S.A. (Fs. 2846 y 3622 del Expediente).

# Aerodromo Calilegua. Trabajos de conservación en pista y rodajes. Contratista INDUVIAL S.A. (Fs. 2847 y 3623 del Expediente).

# Aeropuerto Tartagal/Gral. Mosconi. Pavimentación de la pista y calles de rodaje en base negra y concreto asfáltico. Contratista PAOLINI HNOS. (Fs. 2848 y 3624 del Expediente)

Total: 8 supervisiones.

*C. M. L.* - *1987*

Supervisiones realizadas por GRIMAU-ITH entre 1977-1987:

- # Aeropuerto El Pucú. Pavimentos, hangares y edificios (Los pavimentos no comprenden la pista, rodajes y plataforma, su pervisados anteriormente a 1977). (Fs. 293 del Expediente).
- # Aeropuerto Internacional Resistencia. Grupo electrógeno (Fs. 293 del Expediente).
- # Aeroparque Jorge Newbery. Pavimentos de accesos y calles, desagües pluviales y desagües cloacales de la nueva terminal de Aerolíneas Argentinas construida por SEMINARA S.A. (Fs. 294 del Expediente). NOTA: Se incluye esta obra aunque en rigor no se trata de una obra de Aeropuertos.

Total: 3 supervisiones.

Puntaje probable a asignar en base al período 1977-1987 detallado precedentemente:

CONSULBAIRES- ORESA: 3 (Bueno)  
GRIMAU-ITH : 1 (Mínimo)

Puntaje otorgado por la COMISION DE EVALUACION:

CONSULBAIRES-ORESAS : 3 (Bueno)  
GRIMAU-ITH : 3 (Bueno)

1.2 Estudio de obras, apartado a) Aeródromos (Fs. 103 del Pliego)

1.2.1 Período 1982-1987

Estudio de obras realizados por CONSULBAIRES-ORESAS entre 1982-1987:

Total: 17 estudio de obras (Fs. 2803, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2813, 2815, 2816, 2818, 2821, 2824, 2826, 2831, 2833, y 2834 del Expediente).

Estudio de obras realizadas por GRIMAU-ITH entre 1982-1987

Total: 1 estudio de obra (Fs. 476 del Expediente).

Nota: No se considera la obra de pavimentos interiores y plataformas de galpones, calles de vinculación, cubiertas parabólicas, cerramientos de galpones, etc., que figuran a Fs. 408 del Expediente, porque no se trata en rigor de una obra de aeropuertos, como lo reconoce implícitamente GRIMAU-ITH al no incluir este estudio en la lista detallada de Fs. 201 a 211 del Expediente)

Puntaje probable a asignar en base al período 1982-1987 detallado precedentemente:

CONSULBAIRES-ORESAS: 4 (Excepcional)  
GRIMAU-ITH : 1 (Mínimo)

*[Handwritten signature and initials]*

Puntaje otorgado por la COMISION DE EVALUACION:

CONSULBAIRES-ORESA: 3 (Bueno)  
GRIMAU-ITH : 4 (Excepcional)

1.2.2 Período 1977-1987

Estudio de obras realizadas por CONSULBAIRES-ORESA entre 1977-1987:

Total: 31 estudio de obras (Fs. 2774, 2776, 2777, 2780, 2783, 2786, 2788, 2790, 2792, 2794, 2795, 2796, 2798, 2800, 2803, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2813, 2815, 2816, 2818, 2821, 2824, 2826, 2831, 2833 y 2834 del Expediente).

Estudio de obras realizadas por GRIMAU-ITH entre 1977-1987:

Total: 6 estudio de obras (Fs. 210, 211, 473, 476 y 481 del Expediente).

Nota: No se considera la obra de pavimento de accesos, desagües pluviales y cloacales que figuran a Fs. 419 del Expediente por que no se trata de una obra de aeropuertos, como lo reconoce implícitamente GRIMAU-ITH al no incluir este estudio en la lista detallada a Fs. 201 a 211 del Expediente.

Puntaje probable a asignar en base al período 1977-1987 detallado precedentemente:

CONSULBAIRES-ORESA: 4 (Excepcional)  
GRIMAU-ITH: 2 (Satisfactorio)

Puntaje otorgado por la COMISION DE EVALUACION:

CONSULBAIRES-ORESA: 3 (Bueno)  
GRIMAU-ITH : 4 (Excepcional)

1.3 Generalidades y Estudios (Fs. 103 del Pliego)

Los puntajes otorgados a estos dos rubros de la Parte B deberían corregirse debido a que solamente debe considerarse la experiencia "reciente" de los "últimos años". Sin entrar en mayores detalles, cabe señalar lo siguiente:

- 1.3.1 En el apartado 2.f) "Ayudas visuales de aeródromo" el puntaje otorgado por la COMISION DE EVALUACION es de cero para CONSULBAIRES-ORESA. Ello resulta difícil de comprender pues, sin contar las obras anteriores a 1977, CONSULBAIRES-ORESA tiene 15 obras con proyecto de balizamiento diurno indicado explícitamente en los antecedentes de ORESA (Fs. 2780, 2788, 2792, 2806, 2807, 2808, 2809, 2813, 2818, 2821, 2824, 2826, 2831, 2833 y 2834 del Expediente); y otras 6 obras que, además del balizamiento diurno, incluyen también balizamiento eléctrico nocturno (Fs. 2783, 2786, 2790, 2794, 2796 y 2798 del Expediente), V.A.S.I. (Fs. 2790, 2794 y 2798 del Expediente) y luces de aproximación (Fs. 2790 y 2794 del Expediente).

*Handwritten signatures and initials:*  
A large, stylized signature on the left, possibly "J. Alf.". To its right, a smaller signature or set of initials, possibly "Hdy".

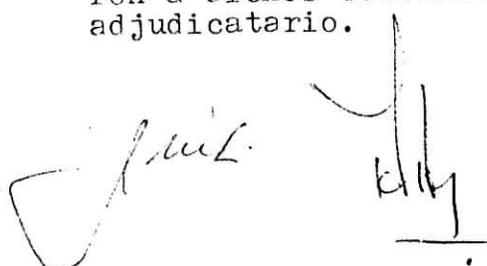
1.3.2 En el apartado 2.e) "Operaciones de aproximación instrumental", resulta difícil de comprender la calificación de cero para CONSULBAIRES-ORESA, pues sin contar las obras anteriores a 1977 figuran indicados en los antecedentes de ORESA en forma explícita los siguientes párrafos:

- # Aeropuerto Lago Argentino, "estudios de la zona de aproximación y escape y de las condiciones de vuelo visual y a instrumental" (Fs. 2774 del Expediente).
- # Aeropuerto Necochea, estudio de una pista "apta para la operación normal del avión tipo Fokker F-28 utilizado por Aerolíneas Argentinas en servicios de cabotaje", lo que implica el estudio de una pista apta para aproximaciones por instrumentos pues, de lo contrario, no es posible una operación "normal" (Fs. 2780 del Expediente).
- # Aeropuerto Clavarría, pista "apta para la operación de los aviones a reacción Boeing 737 y similares" (Fs. 2783 del Expediente).
- # Aeródromo Bolívar, pista "para la operación de líneas aéreas comerciales", lo que exige que puedan realizarse aproximaciones por instrumentos (Fs. 2736 del Expediente).
- # Aeropuerto Loncopué, donde se realizaron "estudios de la zona de aproximación y escape y de las condiciones de vuelo visual y a instrumental" (Fs. 2803 del Expediente).
- # Aeropuerto Piedra del Águila, "...para lo cual la pista debe permitir la aproximación por instrumentos" (Fs. 2831 del Expediente).

1.3.3 En los apartados 2.g) "Diseño de Aeródromos", 2.i) "Evaluación proyecto" y 2.j) "Pavimentos de aeropuertos", los puntajes de CONSULBAIRES-ORESA y de GRIMAUX-ITH no deberían ser iguales, teniendo en cuenta la gran diferencia de estudios y supervisiones de obras de aeropuertos que acusan los consorcios 1.1 y 1.2 de la presente Nota.

1.3.4 NOTA ACLARATORIA: Ha quedado demostrado del estudio de los antecedentes aportados a la Licitación N° 09/87 que en los últimos 5 ó 10 años la superioridad de CONSULBAIRES-ORESA es muy marcada en proyecto y en supervisión de la construcción de obras de aeropuertos con respecto a GRIMAUX-ITH, debido a que en ese período la consultora GRIMAUX y Asociados realizó escasos trabajos en esa especialidad/<sup>mientras</sup> que con la consultora ORESA ha pasado precisamente lo contrario.

Con respecto a la actividad anterior de ambas consultoras, cabe señalar que en 1978 la Municipalidad de Olavarría realizó un concurso de antecedentes para adjudicar el proyecto de la pista de Olavarría y que en 1979 la Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén realizó también un concurso de antecedentes para adjudicar el proyecto de reacondicionamiento de la pista del Aeropuerto Internacional del Neuquén. Ambas consultoras se presentaron a dichos concursos y en las dos ocasiones resultó ORESA el adjudicatario.



2 PARTE C.- PERSONAL (Fs. 104 del Pliego)

2.1 Puestos de dirección

Entendemos debería revisarse el puntaje del Ing. Lockhart de CONSULBAIRES-ORESA, cuya posición, según es público y notorio en el ambiente especializado, está ubicada dentro de la primera fila de los más renombrados ingenieros especializados en pavimentación del país. Su experiencia profesional y su actuación en la consultora CONSULBAIRES, los trabajos publicados referentes a temas de pavimentación y su actuación de muchos años en la Universidad Nacional de La Plata, donde es profesor titular de la cátedra Caminos, y en la Universidad Nacional de Buenos Aires, donde es profesor titular de la cátedra Diseño de Pavimentos, merece, objetivamente, mucho más que los escasos 59 puntos que le han sido otorgados por la COMISION DE EVALUACION sobre 100 posibles (La cátedra Diseño de Pavimentos se dicta en un curso de postgrado).

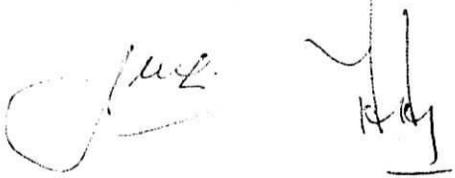
2.2 Puestos operativos

2.2.1 Entendemos debería revisarse el puntaje otorgado al Ing. Beltramino de GRIMAUX-ITH. Este profesional es un destacado estructuralista cuya experiencia en aeropuertos está dada por su intervención como colaborador de la consultora GRIMAUX y Asociados en los proyectos y supervisiones de aeropuertos de esta última (Fs. 659 a 672 del Expediente).

Por lo tanto, no creemos que para la tarea de revisión del proyecto de USHUAIA, donde no hay cálculos estructurales, sea apropiada su calificación con 22 puntos, casi igual a los 23 puntos otorgados al Ing. Alemán de CONSULBAIRES-ORESA. Este ofrece toda una vida dedicada a los temas aeroportuarios, habiendo sido funcionario de la empresa de aeronavegación ALFA, de la Dirección de Infraestructura de la Fuerza Aérea, del Departamento Infraestructura de Aerolíneas Argentinas; asesor contratado durante muchos años de Aerolíneas Argentinas; jurado designado de concurso de proyecto de aeropuertos; integrante de I.A.T.A.; profesor en colaboración con el ing. Zalazar de la cátedra Aeropuertos de la Universidad Nacional del Litoral (Rosario); delegado argentino ante la O.A.C.I.; y participe de gran parte de los proyectos y direcciones técnicas realizados por CRESA (Fs. 3630 a 3642 del Expediente).

2.2.2 Entendemos debería revisarse los cero puntos otorgados por la COMISION DE EVALUACION al Representante Técnico de CONSULBAIRES-ORESA, ya que según el INFORME LEGAL del Dr. Capelloni obrante en el Expediente de fecha 06 del corriente mes de abril, la sustitución del profesional impugnado por otro profesional (Ing. Mazzocato) integrante de la nómina original de CONSULBAIRES-ORESA es aceptable y no se vería afectado el principio de igualdad con los demás oferentes.

2.2.3 Entendemos debería revisarse los escasos 9 puntos sobre 25 posibles otorgados por la COMISION DE EVALUACION al Agr. Heindl de CONSULBAIRES-ORESA. Este profesional se desempeña en la Uni-

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'J. M. G.'. To its right, there are several smaller initials and a signature, including what looks like 'H. G.' and 'R. G.'.

versidad Nacional del Sur (Bahía Blanca) desde hace más de 20 años, llegó al cargo de Jefe de Laboratorio de Mecánica de Suelos y es actualmente profesor adjunto de la cátedra de Carreteras. En la Universidad Tecnológica se desempeña desde hace más de 10 años y es actualmente Jefe de Laboratorio de Mecánica de Suelos de la misma. Participó con ORESA en el estudio de suelos y materiales de los Aeropuertos de Viedma, Lago Argentino, Olavarría y Bolívar, y también participó en la supervisión de la construcción de la pista, rodajes y plataforma del Aeropuerto de Olavarría, sin contar su participación en otras obras no aeroportuarias que detalla en sus antecedentes agregados al Expediente.

3 PARTE A.- OFERTA DE SERVICIOS (Fs. 101 y 102 del Pliego)

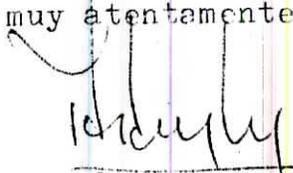
Con respecto al puntaje que se nos ha otorgado en el punto 3.d) "Tratamiento de las tareas por el personal titulado - modo en que se asigna el personal (corresponden las especialidades y los conocimientos del personal asignado a las tareas que le han sido confiadas) - por esfera de actividad", consideramos que no ha sido debidamente valorada la experiencia de los componentes que figuran en nuestro organigrama.

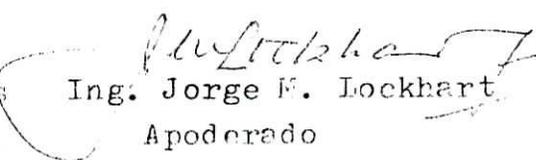
4 IMPUGNACIONES

4.1 No hemos encontrado en el Expediente constancias de la contestación que ha merecido nuestra impugnación a distintos aspectos de la oferta de GRIMAUX-ITH, que podrían afectar precisamente a la calificación de dicho consorcio en el apartado 3.d) de la Parte A.

4.2 Tampoco hemos encontrado en el Expediente constancias de la contestación que han merecido las impugnaciones de AEROPRAXIS-TECNOPROYECTOS a GRIMAUX-ITH referentes al proyecto del Aeropuerto Chapelco y al proyecto de unas plataformas en Ezeiza (Fs. 5403 y 5404 del Expediente). Nos consta la exactitud de dichas impugnaciones por cuanto ORESA fué encargada por la Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén en 1982 de verificar la inoperabilidad de la pista de Chapelco para aproximaciones por instrumentos, la que es irremediable y que obliga a que sólo vuelos charter puedan operar en dicho Aeropuerto; y porque ORESA realizó el proyecto de Posadas, Esquel y Catamarca en oportunidad del conflicto que sostuvo con el mismo Comitente (la Fuerza Aérea) y que terminó con la rescisión del contrato de la consultora GRIMAUX y Asociados originada por defectos técnicos. Tanto el Presidente actual de Vialidad del Neuquén como así también el Director de la Dirección General de Infraestructura de Aeronáutica pueden dar fé de lo arriba manifestado.

Por lo expuesto y revisadas las calificaciones que hemos detallado precedentemente, consideramos que el puntaje de CONSULBAIRES-ORESAS será superior al de GRIMAUX-ITH mientras que por otra parte su cotización es inferior en Australes 372.100 a septiembre de 1987. Saludamos a Vd. muy atentamente

  
Ing. Tomás Federico Hughes  
Apoderado

  
Ing. Jorge M. Lockhart  
Apoderado

**C O N S U L B A I R E S**

**INGENIEROS CONSULTORES S. A.**

**MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357**

**O R E S A**  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1075 BUENOS AIRES

Ushuaia, 02 de septiembre de 1988

Señor  
Ministro de Obras, Servicios Públicos y Vivienda  
de la Gobernación del Territorio Nacional de la  
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sud  
D. JUAN CARLOS GARCIA  
Su Despacho

Ref.: Licitación Pública Nº 09/87

Obj.: Contestar nota del 10/08/88 pre-  
sentada por el consorcio Grimaux-  
ITH (fs. 5597 y sig. del Expte)

De nuestra mayor consideración:

Nos es grato dirigirnos al Sr. Ministro con respecto a la nota del 10/08/88 presentada por el consorcio Grimaux-ITH, donde formula diversas manifestaciones con relación a las observaciones efectuadas por Consulbaires-ORESA por nota del 26/04/88 y a otras impugnaciones realizadas por el consorcio Aeropraxis-Tecnoproyectos.

Sin abrir juicio sobre las manifestaciones relacionadas con estas últimas, que en su oportunidad serán o no contestadas por Aeropraxis-Tecnoproyectos, nos vemos en la obligación de responder a las manifestaciones que tienen relación con nuestras observaciones, por estar aquellas plagadas de inexactitudes y de afirmaciones de autoelogio que no conciben con la seriedad con que deben ser tratados estos temas y a fin de evitar, repitiendo la frase de Grimaux-ITH de fs. 5611, que se genere confusión y que se abuse de la buena fe de los funcionarios intervinientes.

Para mayor claridad seguiremos el mismo orden de exposición de Grimaux-ITH.

I.- Manifestacion de Grimaux-ITH sobre la presunta falta de fundamentacion legal de las observaciones efectuadas por Consulbaires-ORESA por nota del 26/04/88 (fs. 5597).

Para ello se apoya en el punto 2.3.3 del Pliego que establece que las decisiones del Comitente con respecto a la selección de ofertas y a la adjudicación y contratación de las tareas serán inapelables, llegando por ello a la conclusión que "resulta por sí solo un argumento válido para rechazar de plano las impugna-

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.

MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO Bº. TEL. 37-9997  
1075 BUENOS AIRES

- 2 -

ciones formuladas por Consulbaires-ORESA y por Aeropraxis-Tecno proyectos.

Esta argumentación es incorrecta pues todavía el Comitente no decidió con respecto a la selección de oferentes. Lo que sí existe es el informe de la Comisión de Evaluación que produjo hace 5 meses un puntaje y un orden de mérito elevados al Señor Ministro de Obras, Servicios Públicos y Vivienda y comunicados a los oferentes con fecha 12/04/88; pero todavía no existe la Resolución definitiva del Señor Ministro de que habla la parte final del punto 2.11 y mucho menos existe la adjudicación.

En consecuencia, las observaciones presentadas por Consulbaires-ORESA han sido presentadas en tiempo y forma oportunos y son procedentes.

II.- Manifestaciones de Grimaux-ITH respecto a que Grimaux y Asociados es la firma consultora a nivel nacional que reúne los mayores antecedentes en obras aeroportuarias de gran envergadura de similares características a la obra que motiva la presente Licitación (fs 5598).

Para justificar estas manifestaciones, Grimaux-ITH afirma que ha participado en proyecto, direcciones de obras e inspección en más de 20 aeropuertos de envergadura.

Sin embargo, a renglón seguido Grimaux-ITH se contradice en forma notable demostrando la inexactitud de dichas manifestaciones, pues dice que entre esos 20 cabe citar los aeropuertos de:

Resistencia (Internacional)  
Bahía Blanca  
Santa Rosa  
Zapala  
Chapelco  
El Pucú  
El Colorado  
Las Lomitas  
Caviahue  
Chos Malal  
Cumelén

Los aeropuertos de Resistencia, Bahía Blanca, Santa Rosa, El Pucú y Chapelco reciben aviones de Austral y Aerolíneas Argentinas: Total 5 Aeropuertos

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 3 -

En Zapala, Caviahue y Chos Malal solamente operan los aviones locales de TAN (Transportes Aéreos Neuquinos), siendo Caviahue y Chos Malal aeropuertos chicos. De El Colorado y Las Lomitas no podemos hablar porque son prácticamente desconocidos. Cumelén es un pequeño aerodromo abandonado, ubicado en Villa La Angostura, prov. del Neuquén, que nunca pasó la etapa de proyecto.

Cabe entonces preguntarse, dónde están los 20 aeropuertos de envergadura?

Por su parte y al lado de estos antecedentes, ORESA puede exhibir los siguientes aeropuertos proyectados por ella, utilizados por Aerolíneas Argentinas y Austral en sus vuelos regulares:

Jujuy (El Cadillal), de categoría internacional  
Salta (El Aybal), pista de vuelo por instrumentos,  
de categoría internacional  
Posadas (incluye inspección)  
Catamarca (incluye inspección)  
Esquel (incluye inspección parcial)  
Trelew (incluye inspección)  
Río Grande, en Tierra del Fuego  
Lago Argentino (proyecto solamente, aún no construido)  
Total: 8 Aeropuertos

Además, debe mencionarse el proyecto y supervisión del refuerzo del Aeropuerto Internacional del Neuquén, obra de gran envergadura que posibilitó su operación por los Boeing 747; el proyecto de repavimentación de los Aeropuertos de Viedma y Santiago del Estero, y los proyectos de los aeropuertos de Olavarría, Necochea, Bolívar, Piedra del Aguila, Calilegua (para los aviones Lear Jet de Ledesma S.A.), Tartagal/Mosconi, más 4 aerodromos en la provincia de Salta: Santa Victoria Este, Rivadavia Banda Sud, Apolinario Saravia y Cafayate.

Por consiguiente, queda demostrado fehacientemente que no es Grimaux y Asociados sino ORESA la firma consultora a nivel nacional que reúne los mayores antecedentes en obras de aeropuertos de gran envergadura de similares características a Ushuaia; y que la frase de fs. 5599 que dice que Grimaux-ITH es el consorcio que se encuentra más capacitado técnicamente para ejecutar las tareas concursadas por la gran experiencia acumulada en obras aeroportuarias de la magnitud de Ushuaia, no se ajusta a la realidad de los hechos demostrables.

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.

MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

ORESA  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 4 -

III.- Manifestaciones de Grimaux-ITH respecto a que Consulbaires-ORESA carecen en forma notoria de antecedentes de supervisión e inspección de obras de envergadura comparables a las del consorcio Grimaux-ITH, tratándose de inspecciones de escasa importancia por las características de la obra o por tratarse de aerodromos secundarios (Fs. 5599).

Sin contar los aeropuertos de Olavarría y Tartagal/Gral. Mosconi, como así también otras obras aeroportuarias detalladas en sus antecedentes, ORESA realizó la inspección de la construcción de las pistas, rodajes y plataformas de los aeropuertos Posadas, Catamarca y Trelew; y del refuerzo integrado por tres capas de concreto asfáltico sobre la pista existente, más el ensanche de la cabecera oeste y reacondicionamiento de las banquetas para posibilitar la operación del Boeing 747, más la construcción íntegra de una calle de rodaje nueva con superficie de rodamiento en concreto asfáltico, más una ampliación considerable de su plataforma en hormigón de cemento portland de gran espesor, en el Aeropuerto Internacional del Neuquén.

Dado que ni éstas son obras de escasa importancia ni estos aeropuertos son aerodromos secundarios, las manifestaciones de Grimaux-ITH se vuelven en su contra, pues demuestran fehacientemente la superficialidad con que han escrito su nota del 10/08/88 y la osadía con que califican a los otros oferentes suponiendo, tal vez, que el Comitente aceptaría sin más sus aseveraciones sin controlarlas con las constancias que figuran en el expediente de la licitación.

IV.- Manifestaciones de Grimaux-ITH en el sentido que la superioridad en la especialidad aeroportuaria de Grimaux y Asociados ha sido reconocida reiteradamente en el ámbito nacional (fs. 5600).

Esta es una frase efectista de autoelogio destinada a impresionar al Comitente y carente de todo fundamento. Si se toman en cuenta todos los antecedentes de Grimaux y Asociados y de ORESA, que constan en el expediente de la Licitación, ORESA tiene más proyectos e inspecciones que Grimaux y Asociados. Si se toma en cuenta la participación de ambas firmas en los Planes de Infraestructura de la Fuerza Aérea Argentina, ORESA proyectó Posadas, Catamarca, Esquel, Trelew y las repavimentaciones de Santiago del Estero y Viedma, mientras que Grimaux y Asociados solamente proyectó una plataforma en Ezeiza. Si se toma en cuenta

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392 - 2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º, TEL. 37 - 9997  
1078 BUENOS AIRES

- 5 -

el resultado de los dos únicos concursos de antecedentes donde se presentaron ambas firmas, los dos fueron ganados por ORESA: el de la Municipalidad de Olavarría en 1978 y el de la Dir. Prov. de Vialidad del Neuquén en 1979.

De dónde surge entonces esa pretendida superioridad y quién se la otorgó en el ámbito nacional? Aparentemente, Grimaux y Asociados tratan de sacar rédito comercial de la designación del Ing. Grimaux como integrante de la Academia Nacional de Ingeniería por su especialidad en temas de transporte, seguramente no por su actividad en aeropuertos en los últimos años, que ha sido prácticamente nula, sino por haberse volcado fundamentalmente sobre los caminos, donde dicha consultora ha llegado a ubicarse en primera línea en el país.

## V.- Manifestaciones de Grimaux-ITH sobre la experiencia (reciente) y conocimiento del licitante (fs. 5607 a 5609).

En todas estas fojas, Grimaux-ITH omite cuidadosamente toda mención a que no es Consulbaires-ORESAS sino el propio PLIEGO del Concurso el que establece en su foja 103 que para la evaluación debe tomarse en consideración el número, envergadura o duración de las obras realizadas en los últimos años.

Por lo tanto, Consulbaires-ORESAS no "persigue claramente el objetivo de desviar y confundir el criterio aplicado para el análisis de las presentaciones" (fs/5608). Lo que Consulbaires-ORESAS persigue claramente es que se cumpla el Pliego; y es indiscutible que 25 años ni constituyen los últimos años que exige el Pliego ni dicho período sirve para evaluar la experiencia reciente de los licitantes.

Asimismo, es indiscutible que Grimaux y Asociados estuvo dedicado en los últimos años a caminos y otras obras de ingeniería y no a aeropuertos, según surge con claridad meridiana de la lectura de sus propios antecedentes.

Es tan endeble su actuación en este sentido, que no ha dudado en incluir como antecedentes aeroportuarios la inspección de un grupo eléctrico (fs. 293) y la supervisión para SEMINARA S.A. de los pavimentos de accesos y calles, desagües pluviales y desagües cloacales de la nueva terminal de Aerolíneas Argentinas construida por SEMINARA S.A. (fs. 294). Son éstas realmente obras ae-

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 6 -

roportuarias? Con estas dos discutibles inspecciones más una supervisión en el Aeropuerto El Pucú (que no incluye las obras de pista, rodajes y plataforma supervisadas anteriormente), llega solamente a un total de tres supervisiones escasas en los últimos 10 años.

Por otra parte, conviene transcribir íntegramente un párrafo de Grimaux-ITH volcado en fs. 5608, que confirma la audacia de este consorcio al expresar taxativamente inexactitudes fácilmente comprobables, que parecería demostrar el propósito de confundir al Comitente con dichas inexactitudes pero que también ponen en evidencia una subestimación casi ofensiva de la capacidad del Comitente para verificarlas.

Este párrafo dice así: "En efecto, si se observan los antecedentes que (Consulbaires-ORESA) ofrece en su presentación, puede verificarse que los trabajos realizados comprenden obras de reacondicionamiento, de mantenimiento, conservación, instalaciones auxiliares y obras referidas a Aerodromos secundarios que no admiten comparación con la magnitud de la tarea profesional que demanda el futuro Aeropuerto Internacional de Ushuaia. Lo indicado permite apreciar la carencia de antecedentes en inspección y supervisión de obras en aeropuertos de gran magnitud." Aclaramos que este párrafo se refiere al período 1977-1987 (Ver fs. 5608).

En nuestra nota del 26/04/88 hemos descripto dichos trabajos realizados. En supervisiones comprenden para dicho período:

- \* Aeropuerto Olavarría. Construcción de pista, rodaje y plataforma. Contratista CODI S.A. (Fs. 2841 y 3617)
- \* Aeropuerto Olavarría. Aeroestación y torre de control provisionales. Contratista DI GIACOMO y CONSALVO (Fs. 2842 y 3618).
- \* Aeropuerto Internacional Salta (El Aybal). Instalaciones electromecánicas de iluminación, balizamiento y V.A.S.I. Contratista TESON S.A. (Fs. 2843 y 3619).
- \* Aeropuerto Olavarría. Instalaciones auxiliares de control y seguridad de vuelo. Contratista IL-AR S.A. (Fs. 2844 y 3620).
- \* Aeropuerto Olavarría. Edificio Aeroestación e instalaciones. Contratista S.K.S. (Fs. 2845 y 3621).
- \* Aeropuerto Internacional del Neuquén. Reacondicionamiento de la pista y banquetas, y construcción de nueva calle de

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

ORESA  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 7 -

rodaje. Contratista SEMINARA S.A. (Fs. 2846 y 3622).

- \* Aerodromo Calilegua. Trabajos de conservación en pista y rodajes. Contratista INDUVIAL S.A. (Fs. 2847 y 3623).
- \* Aeropuerto Tartagal/Gral. Mosconi. Pavimentación de la pista y calles de rodaje en base negra y concreto asfáltico. Contratista PAOLINI HNOS. (Fs. 2848 y 3624).

Total: 8 supervisiones.

Los proyectos ejecutados por ORESA-Consulbaires en dicho período 1977-1987 mencionado por Grimaux-ITH comprenden 31 obras aeroportuarias, entre las cuales se incluyen:

- \* Aeropuerto Lago Argentino, para Boeing 727.
- \* Aeropuerto Necochea, para Fokker F 28.
- \* Aeropuerto Olavarría, para Boeing 737.
- \* Aeropuerto Internacional del Neuquén, para Boeing 727 y 747.
- \* Aeropuerto Tartagal/Gral. Mosconi, para Boeing 737 con 60 pasajeros.
- \* Aeropuerto Piedra del Aguila, para Boeing 727 y 737 como alternativa de Bariloche y de Neuquén.

Puede, de buena fe, afirmarse que todas estas obras son obras de reacondicionamiento, de mantenimiento, conservación, instalaciones auxiliares y obras referidas a aerodromos secundarios?

VI.- Manifestaciones de Grimaux-ITH referidas a que ORESA está integrada por sólo dos profesionales (Fs. 5609).

Ello es parcialmente verdad; pero se trata de dos profesionales dedicados durante casi toda su vida a aeropuertos, que es la actividad específica de ORESA (Organización para el Estudio de Aeropuertos).

Grimaux y Asociados, en cambio, tiene un solo profesional especializado en aeropuertos, que es el propio ing. Grimaux. El ing. Beltramino es un destacado estructuralista y los restantes profesionales de la Consultora atienden caminos, puentes, obras hidráulicas, etc., pero no son especialistas de aeropuertos.

**C O N S U L B A I R E S**

**INGENIEROS CONSULTORES S. A.**

**MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357**

**O R E S A**  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 8 -

VII.- Manifestaciones de Grimaux-ITH respecto al Aeropuerto Chapelco (fs. 5609).

Aquí se pone de manifiesto nuevamente la falta de confiabilidad en las manifestaciones de Grimaux-ITH, pues ha citado en forma mutilada la observación de Consulbaires-ORESA, lo cual cambia totalmente el sentido de la observación.

No se trata ... "que ORESA fue encargada por la DPV del Neuquén en 1982 de verificar la inoperabilidad de la pista de Chapelco..." (fs. 5609). Se trata ... "que ORESA fue encargada por la DPV del Neuquén en 1982 de verificar la inoperabilidad de la pista de Chapelco para aproximaciones por instrumentos...", como decimos en el punto 4.2, pag. 7, de nuestra nota del 26/04/88.

Esta inoperabilidad de la pista de Chapelco para aproximaciones por instrumentos es irreversible y confirma lo dicho por Aeropraxis-Tecnoproyectos en el sentido que Chapelco tiene "serias dificultades técnicas". En la semana entrante presentaremos una nota complementaria a la presente donde adjuntaremos copia de la opinión negativa de la Fuerza Aérea respecto a la operabilidad de dicha pista para aproximaciones por instrumentos.

Grimaux-ITH ha pretendido confundir al Comitente presentándose como víctima de una supuesta acusación de inoperabilidad del Aeropuerto de Chapelco cuando es de público conocimiento que Aerolíneas Argentinas, Austral y TAN operan allí. Lo que no aclaró Grimaux-ITH que dichas operaciones están restringidas a operaciones de vuelo visual, pues el vuelo nocturno o por instrumentos está prohibido por la Fuerza Aérea.

VIII.- Manifestaciones de Grimaux-ITH sobre el proyecto de una plataforma en Ezeiza (fs. 5609).

Los problemas que originó el proyecto de Grimaux y Asociados consistieron en que el yacimiento de material calcáreo propuesto en dicho proyecto era inexistente. Cuando la Empresa Constructora quiso extraer dicho material, se encontró solamente con suelo común. De esto pueden dar fe los Brigadieres Klix y Remorino, ex Directores de la Dirección Gral. de Infraestructura de Aeronáutica; el ing. Oscar H. Bruno, ex Jefe del Departamento Pistas de dicha Dirección Gral.; y el agrimensor Jorge H. Elorza, técnico del citado Departamento Pistas.

**C O N S U L B A I R E S**

INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

**O R E S A**  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º, TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

- 9 -

La inclusión de este yacimiento imaginario le valió a Grimaux y Asociados no ser contratados nunca más para proyectar obras de la Fuerza Aérea.

La pretensión de Grimaux-ITH de justificar que su proyecto era correcto con la inclusión en un Anexo de las notas de elevación del proyecto y de la presentación de 25 copias del mismo, demuestra nuevamente que subestima la capacidad de análisis del Comitente.

IX.- Manifestaciones de Grimaux-ITH en el sentido que la oferta de Consulbaires-ORESA se encuentra fuera de la banda de razonabilidad en el precio definido por el Pliego (fs/5611).

A fs. 5610, Grimaux-ITH se extiende en la fundamentación del mecanismo de evaluación del sobre N° 2 con afirmaciones que no encuentran sustento en las Bases del llamado a concurso. El método especificado califica con 1000 puntos a todas las ofertas que se encuentren en el ámbito definido por el promedio aritmético de las ofertas más 20% y menos 15%. Dentro de dicho ámbito no existen distinciones según sea su desviación respecto del valor promedio.

El promedio es efectivamente 3.966.773, como afirma Grimaux-ITH; pero dicho promedio menos el 15% es 3.371.757 y no 3.449.368 como figura a fs. 5610. Una vez más, Grimaux-ITH comete una inexactitud.

Por consiguiente, la oferta de Consulbaires-ORESA se encuentra dentro del ámbito definido para calificar con 1000 puntos y no existe penalización alguna, resultando falsa la afirmación de Grimaux-ITH contenida a fs. 5611 en el sentido que dicha oferta se encuentra fuera de la banda de razonabilidad.

X.- Manifestaciones de Grimaux-ITH respecto a la comparación de los valores ofertados (fs. 5678).

La nota de Grimaux-ITH incluye una comparación económica que pretende demostrar que su oferta no es más cara que la formulada por Consulbaires-ORESA. Con ese fin reformula su oferta utilizan-

# CONSULBAIRES

INGENIEROS CONSULTORES S. A.

MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1078 BUENOS AIRES

-10-

do para calcularla nuestro insumo en meses-hombre y categorización del personal, manteniendo los demás elementos integrantes del costo según su propio análisis. Así obtiene un valor menor a nuestra oferta en A 58.071 = A(3.442.209 - 3.384.138).

Lo que ocurre en realidad es que Grimaux-ITH han dimensionado algunos aspectos de su prestación con insumos mayores que los requeridos habitualmente para este tipo de tareas. Así, por ejemplo, para Dirección y Auditoría Técnica se ofrecen 27 meses. Nuestra oferta contiene sólo 10 meses ( y se facturan cuando están presentes en obra). Esta diferencia en meses-hombre significa en australes un valor mayor a A 220.000, con tarifas de Grimaux-ITH.

Las referencias efectuadas al sistema de pago del punto 2.19.3 en abono de su pretendido menor precio, aclarando que se pagará según real prestación, dejan de lado la consideración que los insumos cotizados son valores topes a facturar. De no ser así, caería de santido la obligación de formular oferta, pues hubiera bastado con cotizar precios unitarios.

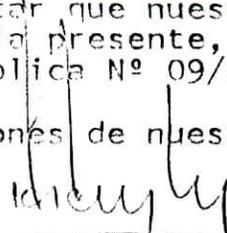
Lo que queda en claro es que Grimaux-ITH utiliza una mayor cantidad de meses-hombre (y no necesariamente en obra) y con una categorización distinta a la nuestra; pero en absoluto se prueba que ese mayor insumo sea necesario.

En consecuencia, las referencias al tema no evidencian una motivación clara. No pueden significar una insinuación a mejorar su oferta, pues ello estaría reñido con principios legales y no previsto en el Pliego. Tampoco demuestra que su oferta sea la más conveniente. A nuestro entender los argumentos de Grimaux-ITH no deben ser tenidos en cuenta.

Con lo expuesto, creemos haber cumplimentado nuestro propósito de poner en evidencia las inexactitudes contenidas en la nota del 10/08/88 del consorcio Grimaux-ITH.

Aprovechamos la oportunidad para solicitar que nuestra nota del 26/04/88, mencionada reiteradamente en la presente, sea incorporada al Expediente de la Licitación Pública Nº 09/87.

Sin otro motivo, reciba Vd. las expresiones de nuestra consideración más distinguida.

  
Ing. Tomás F. Hughes  
Apoderado C.I. 1891631

CONSULBAIRES  
INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACIÓN PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS  
SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9997  
1075 BUENOS AIRES

Ushuaia, 07 de septiembre de 1988

Señor

Ministro de Obras, Servicios Públicos y Vivienda  
de la Gobernación del Territorio Nacional de la Tierra  
del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sud  
D. JUAN CARLOS GARCIA  
Su despacho

Ref.: Licitación Pública N° 09/87

Obj.: Elevar documentación que complementa  
nuestra nota del 02/09/88

De nuestra mayor consideración:

Cumplimentando nuestras manifestaciones contenidas en el cuarto párrafo de la página 8 de nuestra nota del 02/09/88, elevamos para su conocimiento copia del Expediente N°929424 de la Fuerza Aérea, Comando de Regiones Aéreas, Dirección de Tránsito Aéreo, donde el Comodoro Alberto Salvador Alvarez, Director de Tránsito Aéreo, se dirige al Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de San Martín de los Andes para informarle que la pista de Chapelco está habilitada solamente para horario diurno y en determinadas condiciones de visibilidad, y para informarle también sobre la imposibilidad de realizar entradas por instrumentos, adjuntando gráfico explicativo que demuestra las razones reglamentarias que impiden tales procedimientos.

Por otra parte, deseamos complementar lo manifestado en el primer párrafo de la página 3 de nuestra nota del 02/09/88 mencionada respecto al Aeropuerto Chos Malal. Grimaux y Asociados proyectaron para la Provincia del Neuquén una pista para Chos Malal, en un lugar denominado Pampa de Tilhué; pero lo que dicha consultora no ha dicho es que cuando llegó el momento de concretar la construcción de la obra, la Provincia del Neuquén dejó de lado ese proyecto y realizó la construcción del aerodromo en la Pampa de Truquico, según proyecto de la Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén realizado por el Ing. Aristides Aguiar Fonseca.

Adjuntamos copia del Plano General de dicho Aerodromo firmado por el mencionado Ing. Aguiar Fonseca y copia del Plano General realizado por ORESA en 1983, mostrando este último que el proyecto de repavimentación de la pis-

Y  
10/11/88  
1/2

CONSULBAIRES  
INGENIEROS CONSULTORES S. A.  
MAIPU 554 - 3º y 4º PISO - 392-2377/7357

O R E S A  
ORGANIZACION PARA EL ESTUDIO DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DEL ESTERO 454  
PISO 8º. TEL. 37-9907  
1075 BUENOS AIRES

- 2 -

ta existente realizado por ORESA y otra firma asociada por contrato con Vialidad del Neuquén se efectuó sobre la pista proyectada por el Ing. Aguiar Fonseca. Cualquier información adicional se puede obtener en la Presidencia de la Dirección Provincial de Vialidad o en el Departamento de Estudios y Proyectos, teléfonos 0942 - 21320 y 22267, respectivamente.

Sin otro motivo, saludamos a Vd. muy atentamente

2/2



Ing. Tomás F. Hughes  
Apoderado.- C.I. N° 1891631