

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
3132
RECIBIDO

Ref.: Modifica servicio que indica en la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

SANTIAGO, 14 SEP 2006

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL		
SUB. DEP. C CENTRAL		
SUB. DEP. E CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P. U y T		
SUB. DEP. MUNICIP.		

REFRENDACION

REF POR	\$	
IMPUTAC		
ANOT. POR	\$	
IMPUTAC		
DEDUC DTO		

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
 - El Decreto Supremo MOP N° 1168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
 - El Decreto Supremo MOP N° 1.403, de fecha 31 de mayo de 1999, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" para hacerle aplicables las normas establecidas en el Decreto Supremo MOP N° 956, Reglamento de la Ley de Concesiones.

SET. 2006

PROCESO OF. DE PARTES Nº 908.075

1737

- El Decreto Supremo MOP N° 669, de fecha 30 de abril de 2001, que aprobó el Convenio Complementario N° 1, de fecha 20 de abril de 2001, que modificó el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- El Decreto Supremo MOP N° 698, de fecha 25 de agosto de 2004, que aprobó el Convenio Complementario N° 2, de fecha 23 de agosto de 2004, que modificó el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- El Ord. N° 304, de fecha 16 de mayo de 2006, del Fiscal Nacional Económico, que informa resultados de investigaciones sobre las condiciones de competencia existentes en el otorgamiento de determinados servicios aeroportuarios.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO:

- Que el artículo 110.2, I, a) de las Bases de Licitación regula el servicio aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque, estableciendo:

"El Concesionario deberá tener operativo, en carácter de obligatorio, los siguientes sistemas de embarque/desembarque: vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros para dar servicio a los vuelos nacionales y a los internacionales que se estacionen en posiciones sin puente de embarque (posiciones remotas) en cantidad acorde con el tráfico de pasajeros, lo que será calificado por el inspector fiscal, y puentes de embarque en la cantidad disponible según el proyecto definitivo aprobado por el Inspector Fiscal

Para los vuelos internacionales, la tarifa máxima por la primera hora de permanencia de la aeronave conectada al puente de embarque, será de UF 1,0 y por cada media hora adicional o fracción de ella, será de UF 0,5.

Para los vuelos nacionales, la tarifa máxima por los primeros cuarenta y cinco minutos de la aeronave conectada al puente de embarque, será de UF 0,25, y de UF 0,5 por cada treinta minutos o fracción de ese tiempo adicional.

La aeronave en vuelo internacional, que requiera la utilización de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros, estará afecta a una tarifa máxima de UF 1,0 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o sólo para el desembarque, la tarifa máxima será de UF 0,5.

La aeronave en vuelo nacional, que requiera la utilización de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros, estará afecta a una tarifa máxima de UF 0,25 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. Las aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 10 toneladas, pagarán una tarifa máxima de UF 0,1 por este servicio. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o sólo para el desembarque, las tarifas máximas serán de UF 0,125 o UF 0,05 según el tonelaje respectivo.

L

Las aeronaves que ocupen energía eléctrica proveniente del puente de embarque, pagarán adicionalmente una tarifa máxima de UF 0,25 por cada treinta minutos de tiempo de utilización (.)”

- Que para abastecer las aeronaves de energía eléctrica, las líneas aéreas preferían utilizar vehículos generadores terrestres denominados “ground power units” (GPU) o el suministro disponible en la aeronave, conocido como “aircraft power unit” (APU), los cuales utilizan combustibles derivados del petróleo, generando contaminación adicional en la zona de embarque, riesgo ante un mal funcionamiento de los equipos y problemas de seguridad en la plataforma por el tránsito de los vehículos generadores terrestres.
- Que, considerando los aspectos ambientales y de seguridad en el aeropuerto antes expuestos, el numeral 64 del Convenio Complementario N° 2 modificó los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria con relación al servicio aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque, estableciendo:

“El Concesionario deberá tener operativo, en carácter de obligatorio, los siguientes sistemas de embarque/desembarque: vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros para dar servicio a los vuelos nacionales y a los internacionales que se estacionen en posiciones sin puentes de embarque (posiciones remotas) en cantidad acorde con el tráfico de pasajeros, lo que será calificado por el Inspector Fiscal, y puentes de embarque en la cantidad disponible según el proyecto definitivo aprobado por el Inspector Fiscal

Para los vuelos internacionales, la tarifa máxima por los primeros sesenta minutos de permanencia de la aeronave conectada al puente de embarque, será de UF 1,50, y por cada media hora adicional o fracción de ella, será de UF 0,75. Para los vuelos nacionales, la tarifa máxima por los primeros cuarenta y cinco minutos de la aeronave conectada al puente de embarque será de 0,625, y de UF 0,75 por cada treinta minutos o fracción de ese tiempo adicional.

En las tarifas antes señaladas se encuentra incluida la provisión de energía eléctrica a las aeronaves.

La aeronave en vuelo internacional que requiera la utilización de vehículos terrestres para embarque y desembarque de pasajeros estará afecta a una tarifa máxima de UF 1,0 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o para el desembarque, la tarifa máxima será de UF 0,5.

La aeronave en vuelo nacional que requiera la utilización de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros estará afecta a una tarifa máxima de UF 0,25 por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. Las aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 10 toneladas, pagarán una tarifa máxima de UF 0,1 por este servicio. En el caso que se requieran dichos vehículos sólo para el embarque o sólo para el desembarque, las tarifas máximas serán de UF 0,125 o UF 0,05 según el tonelaje respectivo (.)”

- Que mediante Ord N° 304, el Fiscal Nacional Económico señala que: “Las conclusiones de la investigación dejan de manifiesto que el acuerdo suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas y la empresa concesionaria del terminal aéreo, SCL Terminal Aéreo de Santiago S.A Sociedad Concesionaria (SCL), permitió fortalecer la posición monopólica que tiene ésta como único operador del aeropuerto de Santiago, incrementando, por una parte, los ingresos provenientes de la explotación de dicha concesión a través de la venta atada de los servicios de suministro de energía eléctrica en los puentes de embarque (que

pasó a ser obligatoria desde el Convenio Complementario N° 2), (...) disposiciones que podrían configurar acuerdos de aquellos reprochados en la letra b) del artículo 3° del decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2005, del Ministerio de Economía, Ley de Defensa de la Libre Competencia.

En efecto, hasta antes de la entrada en vigencia del citado convenio, el suministro de energía eléctrica para las aeronaves estacionadas en los puentes de embarque contaba con tres alternativas: los vehículos generadores terrestres denominados "ground power units" (GPU), el sistema proveído a través de los mismos puentes y el suministro disponible en la aeronave, también conocido como "aircraft power unit" (APU). (...) Si bien los antecedentes relacionados con la seguridad y la protección al medio ambiente que entregó el Ministerio de Obras Públicas (MOP) durante la investigación, con el objeto de justificar la venta atada de los servicios de puente de embarque y suministro de energía eléctrica, fueron especialmente ponderados, ellos no son suficientes para sostener que el suministro de energía eléctrica a través de éstos tengan un efecto significativo en la seguridad de las operaciones o en la protección ambiental, particularmente considerando que no existen estudios que permitan avalarlo ni tampoco análisis de emisiones para los motores diesel que se emplean en el suministro a través de las unidades de tierra."

- Que el artículo 1.10.3, C 12 de las Bases de Licitación señala: "El DGOP se reserva el derecho a establecer modificaciones, regulaciones, condiciones o modalidades a cualquiera de los servicios establecidos en 1.10.2 o de las áreas señaladas en 2.3 de las presentes bases, cuando la prestación y/o explotación de dichos servicios o áreas entorpezcan la funcionalidad o servicialidad del aeropuerto ()"

- Que las observaciones planteadas por el Fiscal Nacional Económico importan que la explotación del servicio aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque, en los términos indicados en el Convenio Complementario N° 2, entorpece la servicialidad del aeropuerto, lo que hace necesaria su modificación, permitiendo que las líneas aéreas puedan contratar la prestación del servicio de embarque/desembarque a través de puentes de embarque en forma separada o conjunta del suministro de energía eléctrica proveído a través de ellos.

RESUELVO:

DGOP N° 3132 / (Exento)

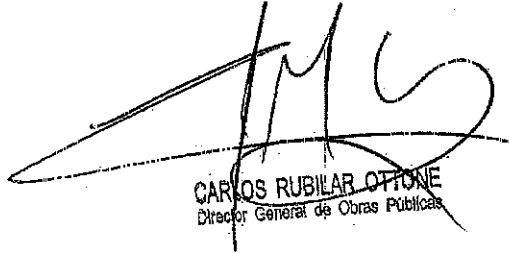


1. **MODIFÍCASE** el servicio aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque establecido en el artículo 1.10.2, I, a) de las Bases de Licitación, modificado mediante el numeral 6.4, a) del Convenio Complementario N° 2, en el sentido que las tarifas máximas que la Sociedad Concesionaria podrá cobrar por la prestación del servicio aeronáutico denominado Sistema de Embarque/Desembarque a través de puentes de embarque y por el suministro de energía eléctrica proveniente de los mismo, son las indicadas en el citado artículo 1.10.2, I, a) de las Bases de Licitación
2. **ESTABLÉCESE** que dentro del plazo de 10 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante notario por "SCL Terminal Aéreo de Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares Dentro de los cinco días hábiles siguientes, dos de las transcripciones

debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Dirección de Concesiones de Obras Públicas, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

3. **COMUNÍQUESE** la presente Resolución a "SCL Terminal Aéreo de Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Dirección de Concesiones de Obras Públicas y al Inspector Fiscal de la obra.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.



CARLOS RUBILAR OTTONE
Director General de Obras Públicas