

**REPÚBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**

## **PROSPECTO DE INVERSIÓN**

### **CONCESIÓN “AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA”**

**Septiembre de 2010**

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2. POLÍTICA AEROPORTUARIA EN CHILE.....</b>	<b>2</b>
2.1 Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria.....	2
2.2 Financiamiento Privado .....	2
<b>3. EL SISTEMA CHILENO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA.....</b>	<b>4</b>
3.1 Descripción Conceptual .....	4
3.2 Marco Legal del Sistema de Concesiones.....	4
3.3 Características del Marco Legal.....	4
3.4 Obligaciones del Concesionario.....	5
<b>4. EL PAÍS .....</b>	<b>6</b>
<b>5. LA REGIÓN.....</b>	<b>7</b>
<b>6. EL PROYECTO.....</b>	<b>12</b>
6.1 Situación Actual Aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” .....	12
6.2 Justificación del Proyecto .....	13
6.3 Descripción de la Concesión.....	13
6.3.1 Descripción de las Obras .....	14
6.3.2 Inversiones Estimadas .....	14
6.3.3 Antecedentes de Demanda .....	15
6.4 Consideraciones Medioambientales.....	16
<b>7. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>16</b>
7.1 Características del Negocio.....	16
7.2 Descripción de los Servicios .....	16
7.3 Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones .....	17
7.4 Regulación Económica.....	17
7.5 Consideración de Nuevas Inversiones .....	18

## 1. INTRODUCCIÓN

Chile, con una población aproximada de 17 millones de habitantes, posee un régimen político democrático y una economía social de mercado, que favorece el comercio y la inversión. La economía chilena en los últimos años, se ha caracterizado por un continuo crecimiento, con una creciente participación de la inversión extranjera y un alto grado de apertura comercial.

Sin embargo, en el sector de infraestructura de transporte, entre otros, este progreso trae consigo el desafío de incorporar nuevas capacidades y mejoras que permitan satisfacer en el tiempo las necesidades que impone este sostenido ritmo de crecimiento.

La participación del sector privado en la ejecución y explotación de proyectos para dotar a Chile de la necesaria infraestructura productiva, es fundamental para que el país continúe por la senda del desarrollo en que está comprometido.

Es así como el Gobierno de Chile comenzó - a principios de los años noventa - a generar condiciones para fomentar la participación del sector privado en el financiamiento para la construcción, mantención y explotación de obras públicas a través del Sistema de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP). La aplicación de este sistema permite que la inversión pública se concentre en

la ejecución de otras obras que, no teniendo una adecuada rentabilidad privada, presentan una alta rentabilidad social.

El Sector Aeroportuario no está exento de la necesidad nacional de mejorar y aumentar su capacidad de infraestructura física, dada la relevancia que ha adquirido la aviación comercial en el desarrollo de la economía, tanto por el transporte de pasajeros como por el transporte de carga, a nivel nacional e internacional.

En esta ocasión, considerando que la concesión del Terminal de Pasajeros del aeropuerto "Cerro Moreno de Antofagasta" se encuentra próxima a terminar y que, de acuerdo al artículo 25 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, las obras



deben ser nuevamente entregadas en concesión, el Ministerio de Obras Públicas ha decidido llamar a relicitación la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta", en la que podrán participar todos los interesados inscritos

en el Registro Especial Internacional creado para el "Programa de Relicitaciones de Concesiones de Infraestructura Aeroportuaria".

Dicho proyecto se encuentra ubicado aproximadamente a 25 km. al norte de la ciudad de Antofagasta, y considera una inversión estimada de US\$ 24 millones.

## 2. POLÍTICA AEROPORTUARIA EN CHILE

Sobre la base del sostenido crecimiento de la economía del país y de la demanda por transporte aéreo, durante el año 1996 el Gobierno de Chile diseñó una moderna Política Aeroportuaria, con cuya materialización se han estado ofreciendo más y mejores servicios aeroportuarios a los usuarios nacionales y extranjeros.

Los objetivos generales de esta Política Aeroportuaria son básicamente:

- Mejorar la infraestructura y la administración del sistema aeroportuario;

- Avanzar hacia una mayor racionalidad económica; e
- Incentivar la participación privada, tanto en la inversión como en la gestión de infraestructura, equipamiento y servicios aeroportuarios para uso comercial.

### 2.1 Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria

La mayor parte de las ciudades del país con más de 100 mil habitantes cuentan con aeropuertos. Entre ellos se destacan los siguientes:

#### RED PRIMARIA DE AEROPUERTOS CHILENOS

REGIÓN	NÚMERO DE HABITANTES <sup>(1)</sup>	AEROPUERTO – CIUDAD	ESTADO DE LA CONCESIÓN
I	428.594	Chacalluta – Arica	En Operación
		Diego Aracena – Iquique	En Operación
II	493.984	El Loa – Calama	En Operación y en Proceso de Relicitación
		Cerro Moreno – Antofagasta	En Operación y en Proceso de Relicitación
III	254.336	Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama	En Operación
IV	603.210	La Florida – La Serena	En Operación y Relicitación en etapa de estudio
		Nuevo Aeropuerto de la Región de Coquimbo	En Estudio
V	1.539.852	Matavery – Isla de Pascua	–
RM	6.038.974	Arturo Merino Benítez – Santiago	En Operación y Relicitación en etapa de estudio
VIII	1.861.562	Carriel Sur – Concepción	En Operación
IX	869.535	Maquehue – Temuco	–
		Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía	Adjudicado
X	1.073.135	Pichoy – Valdivia	–
		Cañal Bajo – Osorno	–
X	1.073.135	El Tepual – Puerto Montt	En Operación
XI	9 1.492	Teniente Vidal – Coyhaique	–
		Balmaceda – Coyhaique	–

<sup>(1)</sup> Cifras Censo 2002 (INE).

REGIÓN	NÚMERO DE HABITANTES <sup>(1)</sup>	AEROPUERTO – CIUDAD	ESTADO DE LA CONCESIÓN
XII	150.826	Carlos Ibáñez del Campo – Punta Arenas	En Operación y en Proceso de Relicitación

Si bien la red de infraestructura aeroportuaria chilena ha sido desarrollada históricamente por el Estado con financiamiento público, el sector privado, a través del Sistema de Concesiones de Obras Públicas, ha ido logrando una importante participación, alcanzando un 50% de la red, a través de las concesiones de los aeropuertos regionales “Chacalluta de Arica”, “Diego Aracena de Iquique”, “El Loa de Calama”, “Cerro Moreno de Antofagasta”, “Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama”, “La Florida de La Serena”, “Carriel Sur de Concepción”, “El Tepual de Puerto Montt”, “Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas” y del principal terminal aéreo nacional, el aeropuerto internacional “Arturo Merino Benítez de Santiago (AMB)”, los que se encuentran actualmente en operación.

Considerando el Programa de Concesiones, dentro del cual destacan las relitaciones de los aeropuertos ya concesionados “El Tepual de Puerto Montt” y “Diego Aracena de Iquique” (primer semestre de 2008), la relitación de la concesión del aeropuerto “Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas” (segundo semestre de 2009), la licitación del “Nuevo Aeropuerto de la Región de la Araucanía” (en el mismo periodo) y las relitaciones en curso de los aeropuertos “El Loa de Calama” y “Cerro Moreno de Antofagasta”, más los proyectos actualmente en estudio, se proyecta tener más del 70% de la red principal de aeropuertos bajo el Sistema de Concesión.

De esta manera, la inversión pública se concentrará en la construcción, conservación, mantenimiento y operación de aeródromos y aeropuertos de la red aeroportuaria nacional sin

una adecuada rentabilidad privada, pero con una alta rentabilidad social.

## 2.2 Financiamiento Privado

Entre los objetivos que se persiguen con la participación privada en obras de infraestructura aeroportuaria y pública en general, se pueden señalar los siguientes:

- Reducir el déficit de infraestructura.
- Atender una alta y creciente demanda privada por invertir en obras de infraestructura.
- Utilizar las capacidades de financiamiento y gestión privada.
- Priorizar el uso del presupuesto de inversión fiscal para los proyectos carentes de rentabilidad privada, pero socialmente rentables.
- Desarrollar y mejorar la infraestructura generando niveles de servicio por los cuales los usuarios están dispuestos a pagar.
- Lograr una relación contractual flexible y de largo plazo entre el Estado y la empresa privada, en la que se asegura la continuidad del servicio, la igualdad en el tratamiento a los usuarios y la adaptación permanente a las necesidades.

La versatilidad y capacidad de inversión de la empresa privada en grandes obras públicas ha quedado reflejada en el Programa de Concesiones ejecutado hasta la fecha, con inversiones superiores a los US\$ 8.780 millones, los que implican un total de 55 proyectos licitados y adjudicados, lo cual ha significado un verdadero impulso para el desarrollo económico y social del país.

### 3. EL SISTEMA CHILENO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA

#### 3.1 Descripción Conceptual

La Concesión de obra pública se puede definir como un derecho que el Estado otorga a particulares para la ejecución, conservación y explotación de una obra pública fiscal, construida sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, sujeto a un plazo determinado, en que el pago de la inversión y costos operacionales son de cargo del Concesionario, lo que puede ser complementado por un sistema de aportes o pagos del Estado al Concesionario. A su vez, el privado percibe ingresos por la explotación del servicio de las obras.

Los contratos del sistema chileno de concesiones son del tipo B.O.T. (Build, Operate and Transfer), y esencialmente consisten en comprometer la participación del privado en la construcción y explotación de la obra pública, para una vez finalizado el plazo de concesión transferir dicha obra al Estado para que éste la concesione nuevamente.

La Ley de Concesiones faculta al Ministerio de Obras Públicas para otorgar en concesión toda obra pública, salvo el caso en que tales obras estén entregadas a la competencia de otro ministerio, servicio público u otro organismo integrante de la administración del Estado, en cuyo caso, no obstante, dichos entes públicos podrán delegar en el MOP, mediante Convenio de Mandato, la entrega en concesión de tales obras bajo su competencia, para que éste entregue su concesión, regida por la Ley de Concesiones.

En el caso de los aeropuertos y aeródromos, al estar éstos bajo la administración de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se hace necesario la celebración de un Convenio de Mandato entre dicha Dirección y el MOP, con el objeto que el primero delegue en el segundo la entrega en concesión de tales obras.

El Sistema de Concesiones establece que la adjudicación de las concesiones se efectúa vía licitación pública, nacional o internacional, pudiendo el MOP efectuar un llamado a

Precalificación de Licitantes cuando la obra revista especiales características de complejidad, magnitud o costo.

La licitación de la obra materia de la concesión, se decide evaluando las ofertas técnicamente aceptables, de acuerdo a las características propias de la obra, atendiendo a uno o más de los factores de la licitación establecidos en la Ley de Concesiones, según el sistema de evaluación que el MOP establezca en las Bases de Licitación.

#### 3.2 Marco Legal del Sistema de Concesiones

El contrato de concesión de obra pública, se rige por el siguiente marco legal:

- El D.F.L. MOP N° 850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del D.F.L. N° 206, Ley de Caminos.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones posteriores.
- El D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- Las correspondientes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias.
- La Oferta Técnica y Económica presentada por el adjudicatario de la concesión en la forma aprobada por el MOP.
- El Decreto Supremo de Adjudicación respectivo.

#### 3.3 Características del Marco Legal

Las principales características de las normas aplicables al Sistema de Concesiones de Obras Públicas establecidas en la Ley de Concesiones y su Reglamento, se describen a continuación:

- Es de aplicación amplia para cualquier tipo de obra pública, es decir, para obras viales, portuarias, aeroportuarias, ferroviarias, recintos penitenciarios, etc.
- Genera un régimen normativo de derecho público entre el Estado y el Concesionario; en cambio en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones económicas con terceros, la Sociedad Concesionaria se rige por las normas del derecho privado.
- Somete todo Contrato de Concesión al Sistema de Licitación Pública.
- Es un sistema abierto a los proyectos de iniciativa privada con claros incentivos para ello.
- Permite la participación de personas naturales o jurídicas en los procesos de licitación.
- Incorpora un sistema conciliatorio y arbitral de solución de controversias que se produzcan entre el MOP y el Concesionario, con motivo de la interpretación, aplicación y ejecución del Contrato de Concesión.
- Establece sistemas de garantías a los financistas.

### 3.4 Obligaciones del Concesionario

Una vez publicado en el Diario Oficial el Decreto Supremo de Adjudicación, el adjudicatario de la concesión deberá, dentro del plazo señalado en las Bases de Licitación y bajo las condiciones y modalidades allí establecidas, constituir legalmente la Sociedad Concesionaria prometida en su oferta, con la que se celebrará el Contrato de Concesión, y suscribir y protocolizar ante Notario el Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión, en señal de aceptación de su contenido. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones antes señaladas dentro de los plazos previstos en las Bases de Licitación, dejará sin

efecto la adjudicación de la concesión, pudiendo el MOP llamar a una nueva licitación pública, o bien realizar una licitación privada entre los demás licitantes que presentaron ofertas en la licitación original, con la posibilidad de mejorar sus ofertas.

La Sociedad Concesionaria deberá ser constituida como una sociedad anónima chilena sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros del país. En consecuencia estará sujeta a las normas que rigen a las sociedades anónimas abiertas en Chile.

- La Sociedad Concesionaria será de giro exclusivo y su objeto será la construcción, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta”, mediante el Sistema de Concesiones, la prestación y explotación de los servicios que se convengan en el Contrato de Concesión y el uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y las áreas de servicios que se convengan.
- La duración de la Sociedad Concesionaria no podrá ser inferior al período de concesión más tres años.
- El capital suscrito y pagado al momento de la constitución de la sociedad ascenderá al menos al veinticinco por ciento (25%) del valor del Presupuesto Oficial estimado por el MOP, salvo que las Bases señalen otro porcentaje.
- El adjudicatario de la concesión deberá tener como mínimo de derechos de la Sociedad Concesionaria un cincuenta y un por ciento (51%) de ellos, y se obliga a no transferirlos sin autorización del MOP, hasta la puesta en servicio de la obra.

## 4. EL PAÍS

Chile, con un comportamiento estable de sus variables macroeconómicas durante los últimos 10 años y con un PIB per cápita superior a US\$ 9.884 del 2007<sup>(2)</sup>.



La inflación<sup>(3)</sup> se ha controlado a niveles inferiores al 10% anual desde 1995 hasta el 2007, siendo actualmente del orden de 8,3% (acumulado de enero a octubre de 2008).

El país se encuentra en la categoría “A+” de la clasificación de riesgo país para moneda local, según Fitch Ratings, y la inversión extranjera ha crecido en forma sistemática en los últimos 15 años, dadas las condiciones de estabilidad política, social y económica que presenta nuestra

país.

Durante los últimos 20 años la economía chilena ha experimentado una notable diversificación de sus exportaciones, manteniendo el cobre una participación preponderante, basada, en una economía abierta y diversificada a partir de un modelo de desarrollo donde el sector externo juega un papel dinamizador de gran relevancia.

Esta apertura del país se inició en la década de los 80, básicamente con la liberalización de la economía, una reducción importante de los

aranceles y la simplificación de las normas que regían el comercio y las inversiones.

Durante la década de los 90, tras la incorporación de nuevas políticas económicas y sociales, este proceso se vio acelerado y, en trece años, se ha observado una clara modernización del paisaje urbano y rural del país.

Los indicadores generales sitúan a Chile en el lugar N°26 en Competitividad Global a nivel mundial<sup>(4)</sup> y, en lo que respecta al desarrollo humano, nuestra posición ha mejorado notablemente.

Chile es miembro de los grupos APEC, PECC, y ha suscrito acuerdos de Asociación Comercial con MERCOSUR, acuerdos bilaterales de libre comercio con la mayor parte de los países de América Latina, América Central, Canadá, México, EFTA, China, Corea, los Estados Unidos de Norteamérica, además de contar con un acuerdo de asociación comercial con la Unión Europea. Sus principales socios comerciales son Estados Unidos, Japón, Inglaterra, Brasil, Argentina y Alemania.

<sup>(2)</sup> [www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/informacion-integrada/pdf/im\\_tercer2008.pdf](http://www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/informacion-integrada/pdf/im_tercer2008.pdf).

<sup>(3)</sup> Fuente: INE (Año 2008).

<sup>(4)</sup> Fuente: Informe de Competitividad Global 2007-2008, WEF-UAI.



## 5. LA REGIÓN

### *Ubicación Geopolítica*

La II Región de Antofagasta se encuentra situada entre los 200° 56' y 260° 5' de latitud sur y desde los 670° 00' de longitud oeste, hasta el Océano Pacífico.

Los límites generales de la II región son:

- Por el norte: el río Loa, desde su desembocadura en el Océano Pacífico, hasta el kilómetro 1.636 de la Carretera Panamericana Norte.
- Por el sur: la línea de cumbres desde el cerro Atalaya, sobre la frontera con la República Argentina, hasta la quebrada Carrizo, ésta hasta su confluencia con el cerro San Cristóbal, la línea de cumbres desde el cerro San Cristóbal hasta el paralelo astronómico de la Punta Carrizalillo, y el citado paralelo hasta el Océano Pacífico.
- Al este: las repúblicas de Bolivia y Argentina, al noreste y sureste, respectivamente.
- Al oeste: el Océano Pacífico.

La superficie aproximada de la región es de 126.049 km<sup>2</sup>, lo que representa el 16,7% del territorio nacional, excluido el Territorio Antártico, constituyendo el segundo lugar en extensión del país. Posee una extensión de litoral del orden de los 500 km., desde los cordones montañosos andinos hasta la línea de costa delimitada por el Océano Pacífico.

Su capital regional es la ciudad de Antofagasta, uno de los principales puertos marítimos del país, situado a 230° 38' de latitud sur y 70° 24' de longitud oeste. Le siguen en orden de importancia las ciudades de Calama, Tocopilla, Mejillones y Taltal.

La II Región de Antofagasta está integrada por la provincia de Antofagasta, sobre la base de las comunas de Antofagasta, Mejillones, Sierra gorda y Taltal; la provincia de Tocopilla, conformada por las comunas de Tocopilla y María Elena y la provincia de El Loa, que comprende las comunas de Calama, Ollagüe y San Pedro de Atacama.



### *Actividad Económica*

Por tradición y disponibilidad de recursos, la actividad principal de la región ha sido la Minería, a través de la explotación de cobre y salitre a través de innumerables empresas ubicadas en la zona del Desierto de Atacama. Como la principal actividad económica de la zona, es también el sector con mayor demanda por agua.

En la actualidad, ésta se centra fundamentalmente en la Gran Minería del Cobre, cuya producción representa el 43,1% del sector a nivel nacional, siendo la actividad minera la que genera más del 60% de la actividad regional.

Por otra parte, la región también es una importante productora de minerales como oro, plata y molibdeno.

La Gran Minería, aparte de Codelco, proviene de la empresa Mantos Blancos y de Escondida. La Mediana Minería, referida a la explotación de minerales oxidados, sulfurados y mixtos, está representada por las empresas Carolina de Michilla (Mejillones), Minera Tocopilla, Caleta El Cobre y Punta Grande (ambas en Taltal) y San Cristóbal (Sierra Gorda). La Pequeña Minería, en su mayoría, está establecida en las comunas de

Taltal, Tocopilla y Sierra Gorda. Efectúa la comercialización de minerales a través de los poderes compradores de la Empresa Nacional de Minería (ENAMI) y, en algunos casos, provee a la Mediana Minería.

En la Minería No Metálica, destacan las producciones de nitratos, yodo y litio, en general, a nivel de la Mediana Minería. Este rubro lo conforman las empresas Soquimich S.A., con instalaciones en Pedro de Valdivia, María Elena, Tocopilla y Antofagasta y la Sociedad Chilena del Litio, cuyo nacimiento se encuentra en el Salar de Atacama.



En lo que se refiere al salitre, mineral de importancia histórica en la economía chilena, los únicos yacimientos naturales del mundo se encuentran en la I y II región, siendo los más importantes los de ésta última.

El sector Pesca, que constituye la segunda actividad productiva de la región, tiene lugar en todas las comunas costeras, esto es, Tocopilla, Mejillones, Antofagasta y Taltal, abarcando los subsectores de Pesca Industrial y Pesca Artesanal.

La Industria Manufacturera de Antofagasta muestra una importante participación a nivel nacional, la cual ha aumentado en los últimos años.

La actividad agrícola en la II región se halla reducida a los oasis de Toconao y San Pedro de Atacama, en el límite norte y nororiental del gran Salar de Atacama. En la actualidad, la actividad agrícola en la región es reducida debido a la dramática escasez de agua. Menos del 1% de la superficie total de la región se aprovecha en la actualidad con fines agropecuarios.

A continuación, se presenta una síntesis de la situación socioeconómica de la región:

- Las actividades económicas de la Región de Antofagasta son fuertemente dependientes del sector minero, siendo la única región en que más del 60% de su PIB se genera en una actividad primaria, explotadora de recursos no renovables.
- En Calama, la actividad minera es preponderante.
- María Elena y Pedro de Valdivia destacan por la explotación del salitre, yodo y litio sin desarrollo de actividades complementarias. Su población es dependiente, directa o indirectamente, del salitre. Actualmente, en la localidad de Pedro de Valdivia sólo se ejecutan faenas mineras sin población residente, la que fue trasladada a María Elena.
- En Tocopilla se sitúan importantes servicios para la minería, como son la Planta Termoeléctrica de Codelco y Norgener y el muelle mecanizado, para el embarque de salitre a granel. Además, en esta localidad se desarrollan actividades de Pequeña Minería Metálica y de Pesca Artesanal e Industrial.
- En Mejillones está localizada la principal actividad de Pesca Industrial de la región, junto con la Pesca Artesanal. Posee grandes potencialidades turísticas y se encuentra operando el Megapuerto.
- Taltal, que fuera un próspero puerto de embarque de salitre, es en la actualidad una ciudad aislada y sin crecimiento, cuya actividad económica depende principalmente de la explotación de la Pequeña Minería sostenida por ENAMI.
- Antofagasta es una ciudad principalmente de servicio. Presenta una gran actividad portuaria sustentada en la exportación de la producción minera y el desembarque de los insumos y maquinarias de la minería. Además, sus instalaciones portuarias son utilizadas por Bolivia y, en menor medida, pero con proyección creciente, por Argentina. Con relación a la actividad industrial, ésta se ha incrementado en los últimos años, siendo la industria básica del cobre, abonos, sustancias y

productos químicos los que más aportan al valor agregado de la industria regional.

### **Perfil Productivo<sup>(5)</sup>**

En la siguiente tabla se muestra el tamaño de la población por provincias de la II región, en los últimos 30 años:

Provincia	Censo 1970	Censo 1982	Censo 1992	Censo 2002
<b>Tocopilla</b>	<b>37.123</b>	<b>38.224</b>	<b>38.645</b>	<b>31.516</b>
Tocopilla	22.318	22.202	24.985	23.986
María Elena	14.805	16.022	13.660	7.530
<b>El Loa</b>	<b>72.800</b>	<b>103.633</b>	<b>125.079</b>	<b>143.689</b>
Calama	70.105	100.401	121.807	138.402
Ollagüe	911	654	443	318
San Pedro	1.784	2.578	2.829	4.969
<b>Antofagasta</b>	<b>142.053</b>	<b>199.845</b>	<b>247.000</b>	<b>318.779</b>
Antofagasta	127.967	186.341	228.408	296.905
Mejillones	3.255	4.417	6.315	8.418
Sierra Gorda	1.459	782	1.425	2.356
Taltal	9.372	8.305	10.852	11.100
<b>Total II Región</b>	<b>251.976</b>	<b>341.702</b>	<b>410.724</b>	<b>493.984</b>
<b>Total país</b>	<b>8.884.768</b>	<b>11.329.737</b>	<b>13.348.401</b>	<b>15.116.435</b>

(Fuente: INE, censos históricos).

La población de la II región representó en 1992 el 3,1% de la población total del país. Esta participación poblacional aumenta en el año 2002 a 3,3%.

La tabla refleja una gran disparidad en el crecimiento demográfico entre las provincias de Tocopilla y las de El Loa y Antofagasta. Esto se explica, principalmente, por la escasez de recursos explotables en las cercanías del litoral, ya que la mayor parte de los recursos mineros se ubican al interior, en la precordillera, lo cual ha provocado la emigración de la población joven de las zonas interiores a centros que le ofrecen mejores perspectivas de vida, confirmando la relación existente entre las fluctuaciones demográficas y el desarrollo minero regional.

Por otro lado, cabe destacar la convergencia de la red de comunicaciones existente en la región en el Puerto de Antofagasta, que concentra la mayor posibilidad de crecimiento por su actividad portuaria de gran envergadura.

Si bien la tasa de crecimiento de la población para la ciudad de Calama ha tendido a la baja, ésta ha

crecido a un ritmo importante en los últimos años producto de la actividad minera que se desarrolla en la zona, lo que determina que el crecimiento poblacional sea más dinámico que en otras ciudades de la región. Por otra parte, se ha concretado el cierre definitivo del campamento de Chuquicamata debido a la decisión de Codelco de trasladar a su personal a la ciudad de Calama, lo que ha concluido con el traslado total de su población en el año 2007.

El gran aumento que ha experimentado la población de Mejillones en los últimos años se explica por el desarrollo experimentado por la Industria Pesquera y de Explosivos para la Minería.

San Pedro de Atacama es el centro poblado más importante de la zona altiplánica.

En lo referido a Educación, se destaca el hecho que la gran parte de la población de la región mayor de 15 años tiene estudios de Enseñanza Media, el cual aumentó considerablemente hacia el año 2002. Por otro lado, el total de personas con Estudios Superiores aumento a poco más del 107% entre los años 1992 y 2002.

En la región, la Población en Edad de Trabajar (PET) ha experimentado un crecimiento de 24% entre los años 1992 y 2002 y representa más del 71% de la población total de la región.

En el año 2002, el 31% de la PET sólo tenía Educación Básica, en tanto que sólo el 24% tenía Educación Media y el 18,2% tenía Educación Superior.

El 58% de la PET era menor a 40 años en el 2002. El 30% tenía entre 40 y 59 años y el 12% era mayor a 60 años.

### **Indicadores Económicos<sup>(6)</sup>**

Durante el trimestre enero - marzo de 2009 la Región de Antofagasta presentó cifras negativas en el Índice de Actividad Económica Regional (INACER), la ocupación y el valor de las

<sup>(5)</sup> [www.cfttwk.cl/sitio/mercado\\_laboral/II\\_REGION](http://www.cfttwk.cl/sitio/mercado_laboral/II_REGION).

<sup>(6)</sup> Fuente: INE (Informe Económico Regional 1° Trimestre 2009).

exportaciones. Este último, comparado con igual trimestre del año 2008, disminuyó en un 11,1%.

La razón de lo anterior es que seis de los diez sectores que se consideran para efectos de este cálculo de la economía regional (Minería, Industria Manufacturera, Transporte y Comunicaciones, Comercio y Servicios Financieros) mostraron variaciones negativas de distinta magnitud. Por el contrario, sólo dos sectores muestran resultados positivos (Propiedad de la Vivienda y Otros Servicios) y los otros dos restantes con variaciones casi nulas (Pesca y Consumos Básicos).

Durante el periodo enero - marzo de 2009, la fuerza de trabajo se estimó en 232.300 personas, con una variación negativa en los últimos doce meses de 3,2%, equivalente a una disminución de 7.650 personas.

En el periodo indicado, la Tasa de Desocupación fue de un 9,8%, siendo la tercera cifra más alta del país. Esta desocupación se explicó por la presencia de 21.540 personas cesantes y 1.260 individuos que buscan trabajo por primera vez. El número de desocupados presentó un aumento de 6.680 personas, lo que significa una variación de 41,4% respecto a igual trimestre de 2008, que en esa fecha alcanzaron a 16.120 personas.

Por otro lado, los sectores que entregan las mayores alzas son Construcción con una contratación de 4.080 personas, aumentando en un 13,3%. Le sigue el sector de Minas y Canteras con 2.430 contrataciones, lo que significa un 11,3% y por último Agricultura, Caza y Pesca con 340 empleos con un crecimiento de 5,3%.

Desde el punto de vista de los ocupados por rama de actividad económica para el trimestre enero - marzo de 2009, los sectores que entregan las mayores contracciones en número de puestos de trabajo son: Industria Manufacturera, Comercio y Servicios Comunales, Sociales y Personales, significando una disminución de 19.620 puestos de trabajo entre estos tres grupos.

El valor de las exportaciones en el trimestre enero - marzo de 2009 fue de 2.939,6 millones de dólares, experimentando un decrecimiento de

55,8% que corresponden a 3.706,4 millones de dólares menos respecto a igual trimestre del año anterior, y una variación negativa de 32,9% que equivalen a 1.443,4 millones de dólares en comparación al trimestre octubre - diciembre de 2008.

Estas bajas se concentraron, como era de esperar, en la actividad minera, la cual abarcó el 93% de las exportaciones regionales para el trimestre enero - marzo de 2008. Los embarques de cobre son los principales productos exportados teniendo una participación de cátodos y secciones de cátodos que aportaron el 62,2% y concentrado de cobre que cubre el 14,8% del total de las exportaciones de esta región.



Al comparar el trimestre enero - marzo de 2009 con el mismo periodo del año anterior, se observa que la Minería e Industria muestran variaciones negativas de 56,8% y 35,8% respectivamente, esto se traduce a 3.708,7 millones de dólares entre ambos sectores. Sólo el resto de las exportaciones muestran un aumento en las exportaciones regionales de un 300,8%, lo que significó un aumento de 2,3 millones de dólares.

Las exportaciones de la Región de Antofagasta según zona geográfica de destino, se concentran principalmente en Asia y Oceanía con un 50,8% del total, le sigue América con un 25,5%, Europa con un 23% y por último África con el 0,7%.

La Región de Antofagasta aporta para este trimestre el 27,9% de las exportaciones nacionales, el 54,8% de las exportaciones mineras, el 57,6% de las exportaciones de cobre y hierro y el 54,7% de las exportaciones de productos químicos básicos.

### ***Conectividad Terrestre***

La II Región de Antofagasta está situada en el extremo norte del país. Su capital regional, la ciudad de Antofagasta, se encuentra a una distancia de aproximadamente 1.300 km. de la capital nacional, Santiago. Se conecta vía terrestre con el resto del país por la Carretera Panamericana. Las capitales comunales están comunicadas por medio de carreteras pavimentadas, con excepción de Ollagüe.



Respecto de los países aledaños, la conexión con Argentina se da por medio de vías camineras y ferroviarias. En el primer caso existen dos caminos internacionales: San Pedro de Atacama al Paso de Jama y San Pedro de Atacama al Paso de Sico. El primero se encuentra pavimentado hasta la frontera, mientras que por el lado argentino ya se han iniciado las obras. Estas carreteras se conectan con los puertos de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla y forman parte del llamado *Corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio*. El ferrocarril une las ciudades de Antofagasta y Salta.

Con Bolivia se conecta por medio de vías camineras en regular estado, uniendo la ciudad de Calama con la localidad fronteriza de Ollagüe y San Pedro de Atacama con Hito Cajón. Por medio del ferrocarril se unen los puertos de Antofagasta, Mejillones y la ciudad de Calama con la ciudad de La Paz. A través de dichas vías camineras y ferroviarias se produce también conexión con Paraguay, Uruguay y el sur de Brasil.

En resumen, la infraestructura vial y de transportes actual de la región es adecuada y funcional para la actividad productiva existente.

No obstante, existen múltiples proyectos productivos que aumentarán, considerablemente, la demanda por infraestructura en la zona. Por otro lado, se ha observado que ésta es insuficiente para el mejor aprovechamiento de las relaciones con los países limítrofes, especialmente desde el punto de vista de un uso más intensivo de la infraestructura portuaria. Además, faltan algunas conexiones intercomunales y mejoramiento de otras.

La red vial de la zona presenta preocupantes índices de deterioro del nivel de servicio y al mismo tiempo no dispone de alternativas de conexión que permitan una operación óptima de los flujos vehiculares. Como parte de la solución, entre otras, actualmente se encuentra en ejecución las inversiones contempladas en el proyecto “Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta”, las cuales pretenden dar accesibilidad directa a cada polo de desarrollo con las ciudades de la Región, mejorando la calidad de las principales rutas de la zona.

### ***Conectividad Aérea y Marítima***

En las inmediaciones de la ciudad de Calama se encuentra dispuesto un aeródromo, “El Loa”, el cual se encuentra operando bajo el régimen de concesión de obra pública, cuyo plazo termina durante el primer semestre de 2011. La importancia de este aeródromo radica en la trascendencia minera y pesquera, fuertemente concentrada en esta zona, facilitando el transporte dentro y fuera del país de estos productos, generando un aumento de negocios que potencian a la región.

Por otro lado, en las cercanías de la ciudad de Antofagasta existe un moderno aeropuerto, “Cerro Moreno”, en el cual se realizan vuelos diarios a la ciudad de Santiago, donde se encuentra el principal aeropuerto internacional del país, “Arturo Merino Benítez”. Estos vuelos diarios desde y hacia Santiago tienen una duración de 2 horas aproximadamente.

El aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” se encuentra ubicado a 25 km. al norte de dicha ciudad, en la ruta CH – 1. Presta los servicios como terminal de pasajeros, de carga y centro de

operaciones de la Quinta Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile. Cuenta con servicios de policía internacional, migración y aduana, por lo que es considerado un aeropuerto de carácter internacional.

Por medio de la funcionalidad de este aeropuerto se ha colaborado con el objetivo de integridad para los habitantes de esta región y del resto del país, permitiendo la conectividad aérea con el resto de las ciudades de Chile.

En infraestructura portuaria, la II región cuenta con puertos en las ciudades de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla cuyos movimientos están muy relacionados con las cargas de explotación de la región, junto con atender cargas originadas y destinadas a países limítrofes (Bolivia y noreste de Argentina).

En la capital regional se encuentra una de las principales instalaciones portuarias del norte de Chile, el denominado “Puerto Antofagasta”, que es utilizado para el tránsito de mercaderías desde y hacia Bolivia, Argentina y Paraguay. Es de propiedad del Estado, y se encuentra administrado por la Empresa Portuaria de Antofagasta como autoridad portuaria. Consta de dos terminales, con 6 sitios de atraque efectivos.

Asimismo, en la ciudad de Mejillones se encuentra actualmente en operaciones el Megapuerto, el cual se ha entregado en modalidad de concesión al Consorcio Belfi – Inversiones Cosmos por un periodo de 30 años. Está destinado al embarque de productos mineros, dispone de un terminal para el manejo de cobre metálico y tres sitios de atraque con una capacidad de transferencia de 1,9 millones en su primera etapa, con una capacidad para atender naves de 50 mil toneladas de desplazamiento.

La construcción de dicha infraestructura se fundamenta en el propósito de consolidar a la II región como el eje comercial del país con el Asia - Pacífico, beneficiando además la calidad de vida de la población de la ciudad de Antofagasta, al disminuirse la congestión vehicular y la contaminación por el manejo de cargas contaminantes. En el largo plazo, este puerto deberá ser el impulsor de actividades de

complementación con países del centro oeste sudamericano para su comercio con el Continente Asiático y para un desarrollo industrial y de servicios en la zona adjunta al puerto. Junto al Puerto de Antofagasta, constituirá una oferta portuaria interesante para que la región cuente con ciudades con complejos de servicios.

Finalmente, en la ciudad de Tocopilla están dispuestas instalaciones portuarias para la exportación de productos pesqueros (harina de pescado, principalmente) y mineros (cobre, proveniente de Chuquicamata y salitre desde la mina El Toco).

## **6. EL PROYECTO**

### **6.1 Situación Actual Aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta”**

El actual aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” está ubicado a 25 km al norte de la ciudad de Antofagasta, en la II Región.

Sus dependencias fueron entregadas en un contrato de concesión por el Estado de Chile a la empresa “Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A.”, según consta en el Decreto Supremo MOP N° 3.308 del 29 de octubre del año 1999, cuyo plazo termina durante el segundo semestre de 2011.

En el marco de la relicitación de la concesión de este aeropuerto, el MOP se encuentra preparando los antecedentes para efectuar el llamado a licitación de la nueva concesión durante el segundo semestre del año 2010.

Con el objeto de satisfacer las demandas estimadas dentro de los próximos 10 a 15 años, se ha propuesto la remodelación y/o ampliación de las áreas destinadas al Terminal de Pasajeros de dicho aeropuerto, el cual presenta una alta demanda, la que se explica principalmente por la importante actividad minera y turística en dicha zona.

### **Instalaciones Existentes**

El aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” está ubicado al norte de esta ciudad, a 23° 26’ 40” de latitud sur y 70° 26’ 42” de longitud oeste. Tiene una elevación de 140 mt. sobre el nivel del mar.

Sus principales instalaciones comprenden un Edificio Terminal de Pasajeros, construido en el año 1973 con una superficie inicial de 5.150 m<sup>2</sup>. Las obras de la concesión vigente consideraron una ampliación de su superficie a un total de 7.500 m<sup>2</sup> aproximadamente. Está dividido en dos niveles y dispone de tres puentes de embarque móviles. Las áreas que comprende este Edificio Terminal de Pasajeros poseen instalaciones para la ubicación de equipos de aduana del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y de policía, para los casos de aterrizajes de vuelos internacionales.

Por otro lado, destaca la existencia de una Torre de Control, un Edificio Administrativo para la DGAC (de 400 m<sup>2</sup> aproximadamente), un Edificio del Servicio de Extinción de Incendios, Hangares de Club Aéreo, Carabineros y Ejército, una Planta de Bombeo de Combustible y una Planta de Tratamiento de Aguas Servidas.

El área de maniobras del aeropuerto está formada por una pista de aterrizaje de 2.599 m. de longitud y 50 m. de ancho, su pavimento es asfáltico y tiene márgenes de operación de 10 m. de ancho. En ella, además, existe una pista de rodaje paralelo de 2.320 m. de largo por 23 m. de ancho, y cinco desahogos perpendiculares a la pista de aterrizaje, cada una de 150,5 m. de largo por 23 m. de ancho.

Asimismo, existe una Plataforma de Aviación General y un Camino Aeronáutico que conecta esta plataforma con el Edificio Terminal de Pasajeros, las instalaciones de la DGAC y el Hangar de Carga.

También dispone de una vialidad de acceso, en forma perpendicular desde la ruta 1 proveniente de la ciudad de Antofagasta, y una superficie de estacionamientos con una capacidad de 522 vehículos.

## **6.2 Justificación del Proyecto**

El aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” cuenta con infraestructura de pistas y plataforma adecuadas para recibir las aeronaves que se encuentran actualmente en uso y las nuevas que están ingresando al mercado con tecnología más avanzada, de más capacidad y menos contaminantes, que reemplazarán a las actuales aeronaves en circulación dentro de los próximos años.

Sin embargo, el Área Terminal de Pasajeros requiere una nueva ampliación y mejoramiento, tanto en sus instalaciones verticales (Edificio terminal de pasajeros) como horizontales (vialidad y estacionamiento, entre otras) para satisfacer las demandas actuales y futuras al menos para los próximos 10 a 15 años, manteniendo los estándares de servicio de un terminal aeroportuario internacional concesionado.



El aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta” posee una ubicación estratégica dentro de la red nacional de aeropuertos, con instalaciones aeronáuticas adecuadas para el tráfico actual y futuro, siendo el proyecto de ampliación y mejoramiento objeto de la presente concesión consecuencia del desarrollo del Plan Maestro de dicho aeropuerto.

## **6.3 Descripción de la Concesión**

El proyecto consiste en la ampliación y mejoramiento de las actuales instalaciones del aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta”, que incluya todas las instalaciones y equipamientos necesarios para realizar las operaciones de acuerdo a las normas de seguridad vigentes, y que

además permitan entregar, tanto a los pasajeros como a las compañías aéreas y usuarios en general, condiciones de servicio acordes a la importancia de un aeropuerto regional con carácter internacional. Para dicho efecto, se aplicará el *Sistema de Concesión de Obra Pública*, lo cual implica la ejecución de todas las obras del proyecto, así como la conservación de las obras y la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos conforme a lo establecido en las Bases de Licitación respectivas.

### 6.3.1 Descripción de las Obras

Las principales obras consideradas en el proyecto son las siguientes:

- Ampliación y mejoramiento del actual Edificio Terminal de Pasajeros. Como resultado de la ejecución del proyecto, este edificio alcanzará una superficie total aproximada de 9.500 m<sup>2</sup>. Incluye la adquisición, provisión e instalación de un nuevo puente de embarque, adicional a los 3 existentes. El edificio ampliado y remodelado contará con sus respectivas áreas de concesiones comerciales, hall de público para llegada y salida de pasajeros, áreas para procesos aeroportuarios, nuevas oficinas de líneas aéreas, equipamiento electromecánico, y aeroportuario, mobiliario, alhajamiento, decoración, etc. Dispondrá de las facilidades necesarias para atender pasajeros tanto nacionales como internacionales.
- Nuevo edificio Cuartel Servicio de Extinción de Incendios (SEI) y nuevo casino para la DGAC, con sus áreas exteriores: vialidad de acceso, estacionamientos, accesos peatonales, iluminación, paisajismo y drenajes.
- Nuevo edificio del Servicio Aeronáutico de Rescate (SAR), con sus áreas exteriores: vialidad de acceso, estacionamientos, accesos peatonales, iluminación, paisajismo y drenajes.
- Nuevo camino de acceso al aeropuerto, el que deberá empalmar con el nuevo enlace proyectado sobre la Ruta 1 que forma parte del proyecto “Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta”. Incluye obras de

repavimentación y conservación de la vialidad de acceso al Área Terminal de Pasajeros, áreas verdes, señalética y drenajes.

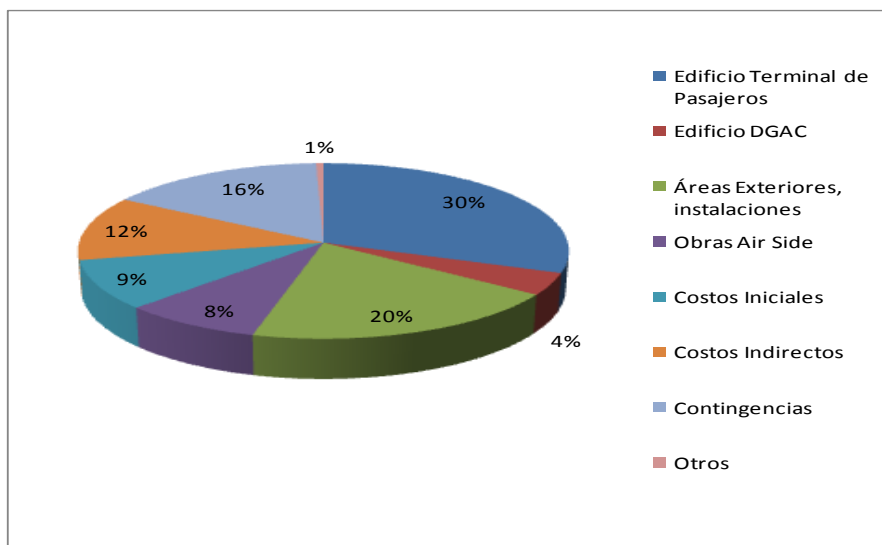
- Reordenamiento de las áreas de estacionamientos.
- Nuevas instalaciones para la Central Térmica.
- Nuevo colector de aguas servidas y nueva cámara de descarga de aeronaves comerciales.
- Nueva Planta de Tratamiento de Aguas Servidas.
- Nueva red de agua potable.
- Nueva Planta de Agua Potable.
- Nueva Subestación Eléctrica para el área terminal.
- Nuevas instalaciones eléctricas asociadas a las nuevas obras.
- Demolición, reubicación o reinstalación de aquellas obras existentes para dar cabida a las nuevas obras del proyecto.
- Obras en el área de movimiento de aviones: iluminación de plataforma, camino desde Cuartel SEI hacia pista de aterrizaje, ensanche de desahogos y radios de giro, margen de ensanches, zona de protección al chorro Norte y zona RESA Norte.
- Otras obras y/o trabajos complementarios: paisajismo y riego, zonas de circulación peatonal, caniles, nueva sala de residuos sólidos para el área terminal, cerco perimetral y cerco de seguridad del aeropuerto, pintura exterior Torre de Control, entre otras.

### 6.3.2 Inversiones Estimadas

- La inversión estimada para la ampliación y mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros y del área aeronáutica del aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta”, asciende a US\$ 24 millones aproximadamente. En el Gráfico N° 1 se presenta una composición porcentual de dicha inversión, por obra.



**Gráfico N° 1:  
Distribución Porcentual de la Inversión  
Concesión “Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta”**



Para determinar el monto de las obras, el presupuesto de inversión se ha estimado en base a las cubiccaciones determinadas en el Anteproyecto Referencial aprobado por el MOP.

### 6.3.3 Antecedentes de Demanda<sup>(7)</sup>

El tráfico de pasajeros en la red nacional de aeropuertos ha tenido un crecimiento variable durante los últimos años. Para el período 1995 - 2005 la tasa de crecimiento promedio ha sido del orden de un 6,8% anual, en tanto para el año 2006 respecto del 2005, la tasa ha experimentado un crecimiento de un 6%, mientras que para los meses de enero - agosto del año 2007 en comparación para el mismo período del año 2006, el crecimiento en el flujo de pasajeros ha crecido un 19%.

Durante el 2006, el nivel de tráfico de pasajeros totales (embarcados y desembarcados) observado en la red llegó a los 7,6<sup>(8)</sup> millones aproximadamente, cifra superior al año anterior en alrededor de un 5,3%.

Cabe señalar que los pasajeros internacionales mayoritariamente son recibidos en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago.

Entre 1990 y 2001: Este aeropuerto experimentó un importante crecimiento durante los primeros años de este período, debido fundamentalmente al desarrollo de la aviación comercial en Chile, para luego crecer moderadamente hacia finales del período (11% promedio), coincidente con la concentración del mercado del transporte aéreo.

Entre 2001 y 2003: Se observa un decrecimiento en el tráfico (-3% promedio) producto del alza del precio del combustible y el aumento de tarifas derivado de la crisis internacional.

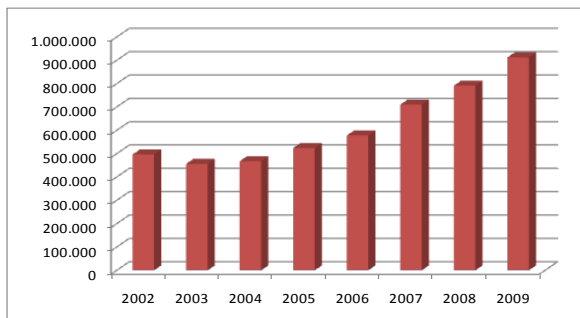
Entre 2003 y 2007: El tráfico vuelve a tomar su senda de crecimiento, similar al primer período antes señalado (11% promedio), explicado en gran medida por las nuevas políticas comerciales.

A modo informativo, el siguiente gráfico muestra la serie histórica del movimiento total de pasajeros en el aeropuerto “Cerro Moreno” de Antofagasta durante el período 2002 - 2009.

<sup>(7)</sup> Fuente Cifras: DGAC.

<sup>(8)</sup> Fuente: JAC.

**Gráfico N° 2:**  
**Tráfico Histórico Aeropuerto “Cerro Moreno de Antofagasta”, período 2002 – 2009.**



## 6.4 Consideraciones Medioambientales

Con el fin de prever e informar sobre los efectos que el proyecto pudiere ocasionar al Medio

Ambiente, y en conformidad con la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, el MOP elaboró un Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, el cual fue sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en dicha Ley. Todas las medidas de mitigación, reparación y/o compensación contenidas en las Bases de Licitación, DIA y aquellas que emanen o se deriven de la correspondiente Resolución de Calificación Ambiental emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la II Región, serán de responsabilidad y cargo del Concesionario, conforme a lo señalado en las Bases de Licitación.

## 7. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN

### 7.1 Características del Negocio

El Concesionario deberá construir las obras descritas en el capítulo 6.3.1 de este documento, y financiar los costos de operación, administración y conservación de las obras, de las instalaciones, conforme a lo señalado en las Bases de Licitación, mientras dure la concesión. Adicionalmente, el Concesionario deberá explotar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se incluyan bajo las condiciones mínimas que se definan en las Bases de Licitación, considerando los estándares de servicialidad y operación del Manual de Operación de la Concesión. Para estos efectos la Sociedad Concesionaria será responsable de:

- Ejecutar las obras de infraestructura, en la forma y plazos establecidos en las Bases de Licitación.
- Mantener la infraestructura en forma continua y permanente de acuerdo a los estándares de mantenimiento establecidos en las Bases de Licitación.
- Prestar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos establecidos en las Bases de Licitación, durante todo el periodo de la concesión, teniendo derecho a percibir

ingresos por los servicios comerciales, mediante el cobro de tarifas a los operadores por la prestación del servicio.

Así, el Concesionario recibirá como ingresos de la concesión durante la explotación de las obras pre-existentes y nuevas, los pagos de la DGAC por concepto de tarifa por pasajero embarcado, ingresos provenientes de la explotación comercial de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos y Subsidios a la Construcción dispuestos para este proyecto.

### 7.2 Descripción de los Servicios

Los servicios que incluirá esta concesión son:

#### □ *Servicios no Aeronáuticos no Comerciales*

Son aquellos que debe prestar el Concesionario con carácter obligatorio durante todo el período de la concesión y por los cuales no cobrará tarifa a los usuarios. Entre ellos se distinguen la mantención preventiva y correctiva de las obras, aseo, vigilancia, señalización, informaciones, manejo y disposición de la basura, servicio de transporte de equipaje dentro del terminal, etc.

□ *Servicios no Aeronáuticos Comerciales*

Son aquellos que prestará el Concesionario con carácter obligatorio o facultativo, según se defina en las Bases de Licitación, durante todo el período de la concesión y por los cuales percibe ingresos, mediante el cobro a los usuarios, ya sea por la prestación directa de dichos servicios o a través de terceros. Entre ellos se distinguen el servicio de alimentación y bebida, áreas para locales comerciales, servicios financieros, áreas para publicidad, áreas para servicios de comunicaciones públicas, servicios a pasajeros de primera clase y ejecutivos, estacionamientos para servicios de transporte, estacionamientos públicos para vehículos en general, estacionamientos para vehículos de Rent a Car, counters y oficinas para compañías aéreas, etc.

□ *Servicios Aeronáuticos*

Son todos aquellos que se relacionan con los servicios de apoyo a las aeronaves durante su escala en el aeropuerto y otros servicios en tierra. El Concesionario prestará estos servicios durante el período de concesión y tendrá derecho a percibir ingresos, mediante el cobro de tarifas a los usuarios, ya sea por la prestación directa del servicio o a través de terceros, a excepción del servicio de cintas transportadoras de equipaje dentro del terminal. Estos servicios son: sistema de embarque - desembarque, áreas para servicios en plataforma, catering y cintas transportadoras de equipaje, entre otros.

Cabe señalar que, en las Bases de Licitación, estarán dadas las condiciones para que el Concesionario desarrolle e incorpore otros servicios, como por ejemplo: servicio de hotelería; centro de negocios para ejecutivos con salas de reuniones y conferencias dotadas con una adecuada logística; traslado expreso de ejecutivos a la ciudad, explotación de un área de carga, etc.

### 7.3 Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones

El mecanismo de licitación definido para esta concesión, se relaciona con el grado de

compromiso de riesgo que asume el Licitante durante la concesión, reflejado en el valor de la Variable de Licitación que definirá su Oferta Económica, de acuerdo a los siguientes tramos de licitación:

- Tramo “Ingresos Totales de la Concesión” (ITC): Calculado en base a los ingresos por Tarifa por Pasajeros Embarcados. No considera Subsidio y se compite por el menor valor de ITC que postule obtener el Licitante durante la concesión.
- Tramo “Factor de Subsidio” (S): Cuyo valor será entre 0 y 1. El valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las Bases de Licitación, y se compite por el menor valor de S que requiera el licitante.

La Oferta, técnicamente aceptable, que ofrezca el menor valor en el Tramo ITC, será la Oferta ganadora. En caso que no exista Oferta en este tramo, ganará la Oferta, técnicamente aceptable, que requiera el menor monto en el Tramo de Subsidio. En caso de empate, se adjudicará a la Oferta que haya obtenido la mejor nota en la evaluación de las Ofertas Técnicas.

El plazo de la concesión estará determinado por el monto de los Ingresos Totales de la Concesión (ITC), contabilizados en base a los ingresos por concepto de Tarifa por Pasajero Embarcado percibidos por la Sociedad Concesionaria. En todo caso, este plazo no podrá ser superior a 180 meses contados desde la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación en el Diario Oficial.

Adicionalmente, en términos de cobertura de riesgos, se contemplan garantías para la correcta ejecución y explotación de las obras, estándares de servicialidad y operación, y seguros para cubrir daños a terceros y por catástrofe; entre otros resguardos.

## 7.4 Regulación Económica

El Concesionario prestará un servicio considerado de utilidad pública, por lo cual se incorporarán en las Bases de Licitación procedimientos que resguarden el acceso igualitario de todos los

usuarios al sistema y garanticen la transparencia de la operación.

Por otra parte, para los servicios que se consideren monopólicos se establecerán resguardos adicionales como la fijación de tarifas máximas para la prestación de dichos servicios.

## **7.5 Consideración de Nuevas Inversiones**

Si durante la vigencia de la concesión, por razones de interés público, fuere necesario modificar las características de las obras y servicios contratados o si la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el Contrato de Concesión, y se considerare conveniente su ampliación o mejoramiento, por iniciativa del MOP, o de la DGAC a través del MOP, o en acuerdo con la Sociedad Concesionaria, según corresponda, se procederá conforme a lo señalado en los artículos 19° y 20° del DS MOP N° 900 de 1996. Dicha modificación de contrato deberá contar, en forma previa a su perfeccionamiento, con un informe favorable de la Dirección General de Aeronáutica Civil.