

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

PROSPECTO DE INVERSIÓN

CONCESIÓN “NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA”

Diciembre de 2008

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	POLÍTICA AEROPORTUARIA EN CHILE	2
2.1	Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria.....	2
2.2	Financiamiento Privado	3
3.	EL SISTEMA CHILENO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA	4
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
4.	EL PAÍS	6
5.	LA REGIÓN	7
6.	EL PROYECTO	10
6.1	Situación Actual Aeródromo Maquehue	10
6.2	Justificación del Proyecto	11
6.3	Descripción de la Concesión.....	11
6.3.1	Descripción de las Obras	11
6.3.2	Inversiones Estimadas	12
6.3.3	Antecedentes de Demanda	13
6.4	Consideraciones Medioambientales	14
7.	ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN	14
7.1	Características del Negocio.....	14
7.2	Descripción de los Servicios	15
7.3	Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones.....	15
7.4	Regulación Económica	16
7.5	Consideración de Nuevas Inversiones.....	16

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, se trata de la construcción de un Nuevo Aeropuerto para la Región de La Araucanía, el cual viene a reemplazar al Aeródromo de Maquehue actualmente en operación.

En este sentido, la construcción de este nuevo Aeropuerto, es un compromiso asumido por el Gobierno, entre otros aspectos relevantes, para mejorar las condiciones de conectividad de la Región, dotando de la infraestructura necesaria para potenciar el desarrollo económico, social, cultural y patrimonial de la zona.

Para estos efectos, el Ministerio de Obras Públicas ha decidido llamar a licitación la concesión de la obra pública fiscal denominada “Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”, en la que podrán participar todos los interesados inscritos en el Registro Especial Internacional creado para el “Segundo Programa de Concesiones Aeroportuarias”.

Dicho proyecto se encuentra ubicado a 20 Km. al Surponiente de la ciudad de Temuco, aproximadamente a 3 kilómetros al costado Poniente de la Ruta 5,

en el Sector de Quepe de la Comuna de Freire y considera una inversión estimada de UF 2,7 millones para la construcción del nuevo Aeropuerto y el Acceso Vial al mismo desde la Ruta 5.



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:

- a) Mejorar la infraestructura y la administración del sistema aeroportuario;

- b) Avanzar hacia una mayor racionalidad económica; e
c) 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

REGION	NUMERO DE HABITANTES ⁽¹⁾	AEROPUERTO – CIUDAD	ESTADO DE LA CONCESION
I	428.594	Chacalluta – Arica	En Operación
		Diego Aracena – Iquique	En Operación
II	493.984	El Loa – Calama	En Operación
		Cerro Moreno – Antofagasta	En Operación
III	254.336	Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama	En Operación
IV	603.210	La Florida – La Serena	En Operación
		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
VIII	1.861.562	Carriel Sur – Concepción	En Operación
IX	869.535	Maquehue – Temuco	–
		Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía	En Proceso de Licitación
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	–
XII	150.826	Carlos Ibáñez del Campo – Punta Arenas	En Operación

⁽¹⁾ Cifras Censo 2002 (INE).

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”, “Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas” y del principal Terminal aéreo nacional “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago (AMB)”, los que se encuentran actualmente en operación.

Considerando el Programa de Concesiones que el MOP ha comprometido para el presente año, dentro del cual destacan las recientes Relicitaciones de los Aeropuertos Concesionados “Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt y Diego Aracena de Iquique”, más los proyectos actualmente en estudio, se proyecta tener más del 67% 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\$8.000 millones, los que implican cerca de 51 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 “Concesión Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”, 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 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⁽²⁾.



La inflación⁽³⁾ se ha controlado a niveles inferiores al 10% anual desde 1995, 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 nuestro 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⁽⁴⁾ 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, recientemente con 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.

⁽²⁾ www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/informacion-integrada/pdf/im_tercer2008.pdf

⁽³⁾ Fuente: INE (Año 2007)

⁽⁴⁾ Fuente: Informe de Competitividad Global 2007-2008, WEF-UAI

5. LA REGIÓN

Ubicación Geopolítica⁽⁵⁾

La Región de La Araucanía se ubica en los paralelos 37° 35' y los 39° 37' de latitud sur y desde los 70° 50' de longitud oeste hasta el Océano Pacífico. Posee una superficie total de 31.842,3Km², teniendo como límites geográficos por el norte la Región del Bío - Bio; por el sur con la Región de Los Lagos; por el este la República Argentina y por el oeste el Océano Pacífico.

La capital de la novena Región es Temuco que se ubica distante a 667 Km de Santiago.

La Región de La Araucanía se divide en dos provincias: por el norte la Provincia de Malleco, que cuenta con 11 comunas siendo su capital provincial Angol, distribuyéndose en una superficie provincial total de 18.409 Km² que corresponde al 57,8 % del total de la superficie regional y en donde habitan 201.615 habitantes (23,19 % del total de la población regional).



Por el sur la Provincia de Cautín, con un total de 21 comunas siendo su capital provincial Temuco distribuyéndose en una superficie provincial de 13.433,3Km² correspondiente al 42,2 5 del total de la superficie regional en donde se concentra 667.920 habitantes (76,81 % del total de la población regional).

Actividad Económica⁽⁵⁾

La Región de La Araucanía aborda su economía de destinos subsectores, donde mayoritariamente participan empresas Pymes, las cuales aprovechan la disponibilidad de los recursos naturales, la calidad y sanidad de sus tierras y la experiencia en distintos rubros.

Por su clima y calidad de suelo, en la Región de La Araucanía se ha desarrollado una fuerte actividad forestal, agrícola y ganadera, rubros que ocupan un lugar preponderante en el país.

El sector silvoagropecuario es la base de la actividad económica de la Región. El rubro más importante de éste sector es el frutícola ya que la Región es la primera a nivel nacional de la producción de manzanas, además de la producción de frambuesas, arándanos, guindas y frutillas. A nivel nacional es el principal productor de rosa mosqueta, destacándose también los berries y los Castaños.

En el rubro hortícola es la tercera productora a nivel nacional destacándose por su producción de legumbres y papas. En cereales la Región de La Araucanía es el primer productor nacional de tritale, centeno, avena y cebada cervecera.



Perfil Productivo⁽⁶⁾

La Región de La Araucanía tiene una población total de 869.535 habitantes, lo que representa el 5,8 % del total nacional.

⁽⁵⁾ Fuente: INE (Informe Económico Regional 2° Trimestre 2007).

⁽⁶⁾ Fuente: INE (Informe Económico Regional 2° Trimestre 2007).

El mercado laboral para el segundo trimestre de 2007, entregó cifras positivas, con crecimientos importantes en el número de ocupados (3,6%), lo que se transformó en un descenso de la tasa de desocupación, aunque en el tercer trimestre esta fuerza laboral ha caído en un 1,0%.

El INACER (Índice Actividad Económica Regional) registrado durante el segundo trimestre de 2007, muestra una contracción de 1,5% en la actividad regional respecto del año anterior, tras 17 trimestres consecutivos positivos.

En tanto, las exportaciones se expandieron bruscamente (25,3%) influenciadas fuertemente por la Celulosa. Destaca además el resto de los sectores con un aumento de 8,6%.

La mayor actividad experimentada por prácticamente todos los sectores durante el segundo trimestre del año 2007, logra contrarrestar en parte la abrupta caída del sector Construcción.

El sector Silvoagropecuario se ubica como el de mayor influencia positiva en el crecimiento del trimestre. A nivel de subsector, los productos silvícolas son los que más han crecido, debido a un importante aumento en la tala de Pino y Eucalipto.

El sector Comercio retoma un papel fundamental al momento de explicar la actividad económica de la Región; especialmente el comercio al por mayor, donde destacan el aumento de las ventas de agroquímicos y vehículos.

Los buenos resultados mostrados a finales del primer semestre de 2007 por la industria regional (5,8%) ayudan a disminuir el efecto negativo de Construcción. En particular la Celulosa y los productos de molinería crecen, logrando un efecto encadenado positivo en la economía regional.

Desde otro ámbito de análisis, el segundo trimestre de 2007, el total de personas ocupadas en la Región de La Araucanía alcanza a 349.730. Resulta importante destacar que desde el primer trimestre de 2005 la cantidad de ocupados ha presentado variaciones positivas.

La disminución de la fuerza de trabajo (-1,0%) en relación al aumento de los ocupados (3,6%) incide en una baja en la tasa de desocupación.

El mayor demandante de mano de obra fue la Industria Manufacturera, con 3.130 nuevos puestos de trabajo en comparación al primer trimestre de 2007.

El segundo trimestre del 2007 representa un significativo incremento para las Exportaciones, pues su nivel de expansión es de un 25,3% respecto de igual trimestre del año anterior. Si descontamos la Celulosa de las exportaciones, vemos que el resto de las partidas crecen a una tasa de 10,9%.

El 87,4% de las exportaciones de esta Región se concentraron en el Sector Industrial. Esta actividad presentó una expansión de 29,7% en comparación con igual trimestre del año anterior.

En el sentido contrario se movió el sector Silvopecuario y Pesca, que decreció un 28,3% respecto del año anterior, pasando de 9,7 millones a 7,0 millones de dólares el segundo trimestre de 2007.

Durante el segundo trimestre del 2007, el producto más enviado al extranjero fue la Celulosa, con 77,8 millones de dólares (68,3% del total de las exportaciones) con destino principal China (35,8%), Italia (19,7%), Japón (10,7%) y Corea del Sur (7,1%), entre otros, estos cuatro países acumulan el 73,4% de la demanda de Celulosa exportada.

Bastante más atrás, se encuentra el sector Alimentos, que representa el 9,2% de las exportaciones regionales (10,5 millones de dólares), los que fueron destinados principalmente a México (27,6%) y Colombia (17,0%).

El tercer lugar esta vez lo ocupa el sector Forestal, que representa el 7,3% de las exportaciones, equivalentes a 8,3 millones de dólares. Esta cantidad es destinada principalmente a Estados Unidos (20,8%), México (17,7%), y Venezuela (11,7%).

El cuarto rubro corresponde a Agricultura, cuya participación asciende a 6,4% de las exportaciones totales, lo cual representa un monto de 7,3 millones de dólares cuyo destino es principalmente México (59,3%), Canadá (6,4%) y Perú (5,8%).

El principal destino de las exportaciones regionales corresponde a Otros Destinos⁽⁷⁾, que concentró el 31,8% de las exportaciones durante trimestre, seguido de Unión Europea con 30,7% y APEC con 17,3%.

Las exportaciones enviadas a Otros Destinos crecieron en 16,6 millones de dólares en comparación a igual trimestre del año 2006 representando un aumento de 84,8%, le sigue la Unión Europea, con un incremento de 5,8 millones de dólares, lo que equivale a 20,0% más en relación al igual trimestre del año anterior.

Accesibilidad⁽⁸⁾

La principal vía de conexión de la Región es la Ruta 5, que recorre el país de Norte a Sur, desde el límite con Perú hasta Chiloé. Por la costa se encuentra habilitada la ruta costera (R-1), entre Puerto Montt y Antofagasta.

En términos de nuevas obras que vienen a mejorar la conectividad de la Región y que comprenden un período de ejecución y puesta en marcha trazado entre los años 2006 y 2010, se pueden mencionar los siguientes como los más importantes.

Acceso Norte a Temuco

Proyecto en ejecución. Puerta de entrada a Temuco, contempla construcción de doble calzada con paisajismo e iluminación especial de 8 Km. de longitud. Fecha de término: Agosto de 2009. Inversión: 9.500 millones de pesos.

Pavimentación ruta internacional de Mahuil - Malal

En ejecución tramo Curarrehue – Puesco (20 Km.). Obra es parte del objetivo regional de

pavimentar las tres rutas internacionales que la unen con Argentina.

Pavimentación Cuesta Las Raíces (21 Km.)

Proyecto en fase de estudio. Servirá de alternativa a Túnel Las Raíces, y dará mayor fluidez al tránsito por el corredor bioceánico de Pino Hachado. Abrirá nuevas posibilidades al desarrollo turístico de la comuna de Lonquimay.

Avenida Costanera de Villarrica

Estudios terminados y proyecto próximo a licitar. El proyecto busca integrar el lago a la ciudad, potenciando su aptitud turística.

Doble calzada Temuco-Labranza

Proyecto en fase de expropiaciones.

Tercer puente Temuco – Padre Las Casas.

Forma parte del plan integral de mejoramiento de la conectividad Temuco y Padre Las Casas.

Pavimentación Ruta Costera

En proceso de estudio. Pavimentación desde límite regional norte y Tranapunte. (38,7 km.). Paralelamente, se ejecutan trabajos de pavimentación en los tramos Carahue-Puerto Domínguez y Toltén-Queule. Obra está destinada a lograr una mayor integración del deprimido sector costero de esta Región.

Red Interlagos

Terminada habilitación de eje troncal de 360 Km. que une Victoria con Lican Ray por la precordillera, que se complementará con una red de caminos transversales que unen todos los lugares de atracción turística (termas, volcanes, lagos, reservas naturales protegidas) del sector.

Pavimentación Purén – Lumaco (23,6Km)

En fase de estudio. Camino forma parte de la infraestructura necesaria para un sector agrícola altamente productivo y una intensa actividad forestal.

Repavimentación Huequén-Los Sauces (29Km)

Reconstrucción completa de la carpeta asfáltica, levantamiento de rasante en algunos sectores y ampliación del ancho de bermas de este camino que interconecta el sector poniente de la provincia de malleco de intensa actividad agrícola y forestal.

⁽⁷⁾ Corresponde a países que no pertenecen a un bloque económico en acuerdo comercial con Chile

⁽⁸⁾ Fuente: Secretaría Ministerial de La Araucanía

Repavimentación Imperial Carahue (21,6 Km.)

Primera etapa de 12,9 Km. ya terminada. Segunda etapa de 8.7 Km. en ejecución. El eje Temuco-Imperial-Carahue es el camino de mayor tránsito en la Región, después de la Ruta 5.

Pavimentación Melipeuco-Icalma. (45 Km.)

Proyecto en fase de estudio. El objetivo es completar la pavimentación hasta el límite

fronterizo de esta ruta internacional de alto impacto para las relaciones comerciales con el país vecino y el turismo.

6. EL PROYECTO

6.1 Situación Actual Aeródromo Maquehue

El actual Aeródromo "Maquehue" de la ciudad de Temuco, capital de la Región de La Araucanía, se ubica a 5 km al SW de la ciudad y a 93 m de altitud. Fue construido en el año 1962, en la ribera sur del río Cautín en terrenos de una superficie aproximada de 266.51 hectáreas. La instalación original constaba de una superficie de 810 m² y satisfizo las necesidades de transporte aeroportuario hasta el año 1997, fecha en que se hizo una ampliación de 1.490 m², alcanzando hoy una superficie de 2.190 m². La pista tiene 1.700 m de longitud por 45 m de ancho. Su orientación magnética es 60° - 240° (denominación 06-24).

Actualmente operan en Maquehue Lan Chile y Sky Airline con material Boeing 737-200. También tiene asiento en el Aeródromo Maquehue el Grupo de Aviación N° 3, dependiente de la III Brigada Aérea de la FACH.

Entre las principales desventajas de Maquehue frente a la creciente demanda de pasajeros, se mencionan las siguientes:

- Ü Largo de pista (1.700m. x 45m.) insuficiente para el desarrollo actual y futuro de la aviación comercial con nueva generación de aeronaves (DC-6, A-320).
- Ü Maquehue se encuentra limitado en el extremo Nor-Este por la caja del río Cautín y, por el Sur-Poniente, por una cadena de cerros. Sus operaciones están restringidas por la interferencia entre la trayectoria de aproximación, aterrizaje y despegue con la

cadena de cerros colindantes. Ambos elementos geográficos restringen cualquier posible ampliación del aeródromo.

- Ü Pista mal orientada con respecto al viento predominante y no alineada a la red de aerovías nacional para una cómoda interceptación, especialmente relevante en condiciones meteorológicas adversas.
- Ü No es posible reorientar la actual pista por restricciones de terreno y de aproximación.
- Ü Aproximación a muy baja altura de los aviones por sobre la ciudad de Temuco y Padre Las Casas.
- Ü Maquehue no tiene Sistema Aproximación Instrumental de Precisión ILS.
- Ü Operaciones Restringidas.





6.2 Justificación del Proyecto

El proyecto “Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía” contará 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 mayor capacidad y menos contaminante, que reemplazarán a las actuales instalaciones del Aeródromo Maquehue, que presenta las restricciones señaladas en el capítulo 6.1 del presente documento.

Desde el punto de vista de las operaciones aéreas, este nuevo aeropuerto contará con los sistemas de ayuda a la navegación aérea necesarios para realizar operaciones visuales e instrumentales, diurnas y nocturnas, prácticamente los 365 días del año.

Por otra parte, el emplazamiento del Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía, obedece a criterios técnicos tales como:

- Q Espacio aéreo – seguridad operacional aeronáutica.
- Q Acceso inmediato desde ruta 5 lo que se traduce en una reducción de costos y tiempo de los usuarios.
- Q Rutas aéreas favorables respecto a centros poblados.
- Q Cercanía a Temuco (17 Km.) y equidistante de centros turísticos de la Región.
- Q Mínimo impacto ambiental y territorial.

Tendrá la particularidad de poseer un diseño sustentable destinado fundamentalmente para el ahorro energético. Acogerá las principales

características de la Región, en términos de paisaje y cultura mapuche, en su diseño arquitectónico.

6.3 Descripción de la Concesión

El proyecto denominado “Concesión Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía”, consiste en la construcción de un nuevo Aeropuerto y del acceso vial para el mismo desde la Ruta 5 hacia el sector de Pelales, lugar donde se emplazará el Aeropuerto. El proyecto incluye todas las instalaciones y equipamientos necesarios para realizar las operaciones de acuerdo a las normas de seguridad vigentes, que permitan entregar, tanto a pasajeros como a 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.

6.3.1 Descripción de las Obras

Las principales obras consideradas en el proyecto, son las siguientes:

Sector Aeronáutico:

- Construcción de una pista de 2.440 m de longitud y 45 m de ancho. Su clave de referencia OACI será categoría 4-D.
- Construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves con capacidad para 4 aviones, 2 Airbus 320 y 2 Boeing 767-300. Incluye sistema de iluminación de plataforma. Considera además las respectivas calles de rodaje y desahogos.
- Construcción de una calle aeronáutica con su respectiva iluminación.
- Construcción de una Torre de Control.
- Construcción de un Edificio cuartel SEI (Servicio de Extinción de Incendios).

- Construcción de un Edificio Administrativo para la DGAC con su respectiva urbanización exterior (estacionamientos, iluminación, cercos, etc.).
- Construcción de un Edificio Logístico para la DGAC que incluye una Subestación Eléctrica Aeronáutica.
- Instalaciones de servicios básicos para la Torre de Control, Edificio DGAC y Cuartel SEI (agua potable, alcantarillado, red eléctrica, sistema contra incendios, climatización, extracción de residuos, etc.).
- Construcción de camino de servicio perimetral interior.
- Sala de Transmisores y Receptores.
- Implementación de una estación meteorológica.
- Sistemas de ayuda a la aeronavegación (VOR Doppler, DME, ILS, Sistema de Luces de Aproximación, Luces de Borde de Pista, de Eje, de Umbral y Término de Pista, Estación Meteorológica Automática, entre otros señalados en las Bases de Licitación.)

Sector Público:

- Construcción de un Edificio Terminal de Pasajeros de aproximadamente 4.900 m² en un nivel y medio, incluyendo sus respectivas áreas de servicios, áreas de concesiones, hall de público y equipamiento.
- Adquisición, provisión e instalación de 3 puentes de embarque móviles nuevos de 2 cuerpos, aptos para atender aeronaves del tipo B-737, B-767 y A-320.
- Construcción de vialidad de acceso al aeropuerto desde la Ruta 5, con un Enlace Desnivelado y un puente sobre el Estero Pelales.

- Construcción de vialidad de circulación interior del aeropuerto y de estacionamientos públicos para vehículos.
- Otras obras complementarias, tales como: como tratamiento paisajístico, cierros perimetrales y de seguridad, drenajes, saneamiento, circulación peatonal, iluminación, demarcación, entre otras.

Áreas Generales:

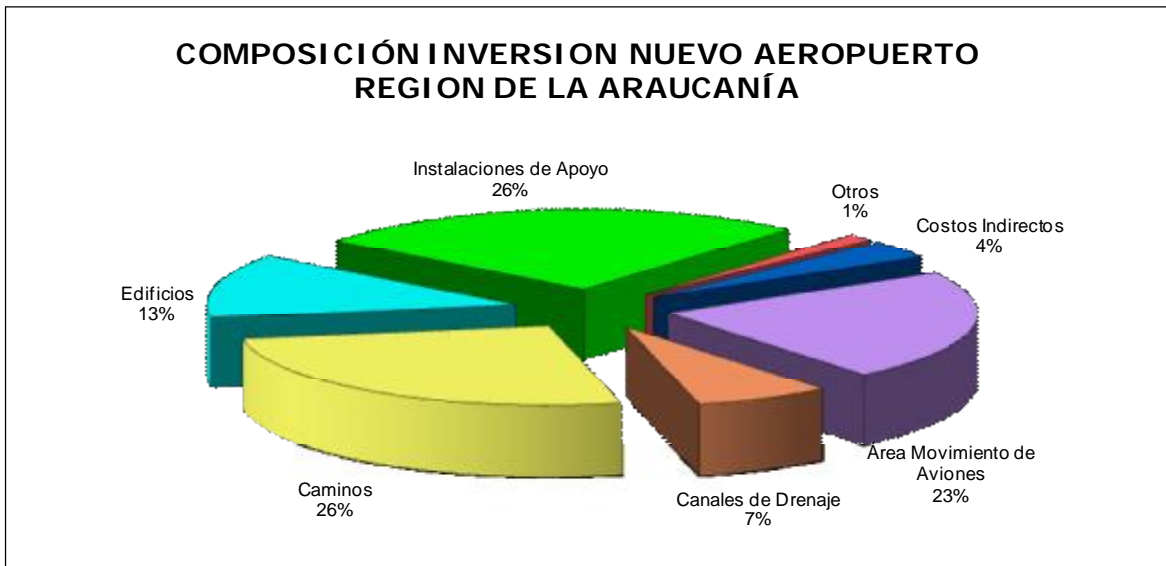
- Central Térmica.
- Sub Estación Eléctrica independiente para el área Terminal.
- Obras de urbanización del sector de carga (sólo consideran vialidad, estacionamientos, veredas, áreas verdes, control de acceso y salida y, señalética).
- Construcción de cámara para descarga de aviones.
- Instalaciones eléctricas, sanitarias y de gas.
- Construcción red de alcantarillado, Planta de Tratamiento de Aguas Servidas y sistema de evacuación de aguas lluvias.
- Iluminación de las áreas públicas exteriores al edificio terminal y edificios aeronáuticos.
- Sistema de extracción de basura para el área terminal.

6.3.2 Inversiones Estimadas

La inversión estimada para la construcción del Nuevo Aeropuerto y del acceso vial, asciende a UF 2.681.000 (dos millones seiscientos ochenta y un mil Unidades de Fomento) aproximadamente. En el Gráfico N° 1 se presenta una composición porcentual de dicha inversión, por obra.

Gráfico N° 1

Distribución Porcentual de la Inversión



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

6.3.3 Antecedentes de Demanda⁽⁹⁾

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 6.83% anual, en tanto para el año 2006 respecto del 2005, la tasa a experimentado un crecimiento de un 6%, mientras que para los meses 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⁽¹⁰⁾ 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.

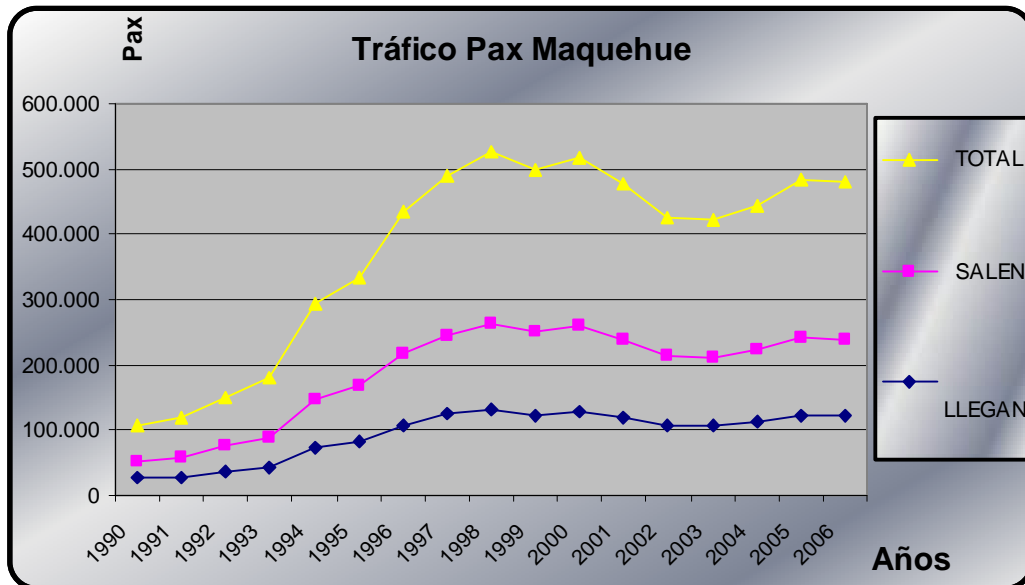
Ahora bien, en relación a la actividad aérea del Actual Aeropuerto Maquehue, los registros indican un tráfico moderado durante la década de los 80's, el cual muestra un crecimiento a partir de 1990 hasta el año 2001, una leve caída desde el año 2001 hasta mediados del año 2003, para posteriormente, a partir del año 2004, presentar una recuperación en el crecimiento del flujo de pasajeros, hasta llegar a valores cercanos a los 240.000 pasajeros en el 2006.

A modo informativo, el siguiente gráfico muestra la serie histórica del movimiento total de pasajeros en el aeródromo Maquehue durante el período 1990 - 2006.

⁽⁹⁾ Fuente Cifras: DGAC

⁽¹⁰⁾ Fuente: JAC

Gráfico N° 2
Tráfico Histórico Aeródromo Maquehue de Temuco
Período 1990 - 2006



En cuanto a la demanda por transporte de carga en este aeropuerto, las cifras históricas señalan que durante 1995 se transportaron cerca de 140 Ton, cifra que aumentó en 2006 con 262 Ton.

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 de 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 y aprobado por la COREMA Regional mediante Resolución 252/2006 del 15 de noviembre de 2006. Todas las medidas de mitigación, reparación y/o compensación contenidas en las Bases de Licitación, EIA, y aquellas que emanen o se deriven de la correspondiente Resolución de Calificación Ambiental emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la IX 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 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, pagos de la DGAC por concepto de tarifa por pasajero embarcado y los ingresos provenientes de la explotación comercial de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos y aportes directos del Estado (subsidio).

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 del servicio 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, Almacenes de Venta Libre o Duty Free, etc.

❑ *Servicios Aeronáuticos*

Los 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 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. Los servicios aeronáuticos 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 área de carga; etc.

7.3 Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones

El mecanismo de licitación definido para esta concesión, se basa en la determinación del Subsidio Fijo a la Construcción, solicitado por el Concesionario al Estado, con el objeto de contribuir al financiamiento de las obras necesarias para la materialización del proyecto.

El plazo de la Concesión estará determinado por el monto de 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 240

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° o 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.