

DIARIO OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CHILE

Fundado el 15 de Noviembre de 1876

Núm. 40.484 -

Año CXXXV - N° 815 596 (M.R.)

Santiago, Miércoles 13 de Febrero de 2013

Núm. 1 publicado el 1 de Marzo de 1877

II
CUERPO

DECRETOS, NORMAS DE INTERÉS PARTICULAR Y PUBLICACIONES JUDICIALES

SUMARIO	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	Avisos de:
Normas Particulares	Decreto número 256.- Modifica, por razones de interés público, las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" y aprueba Convenio Complementario N° 4 P.1	Inmobiliaria Lomas de la Parra S.A. P.28 Ministerio de Obras Públicas Pp.2, 13 y 28
PODER EJECUTIVO	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	
MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO	Subsecretaría de Transportes	
Subsecretaría de Pesca y Acuicultura	Extracto de resolución número 232 exenta, de 2013 P.28	
Extractos de resoluciones números 353 y 356 exentas, de 2013 P.1		

Normas Particulares

PODER EJECUTIVO

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

SUBSECRETARÍA DE PESCA Y ACUICULTURA

(Extractos)

Por resolución exenta N° 353, de 7 de febrero de 2013, de esta Subsecretaría, declárase la caducidad parcial de la resolución exenta N° 2.179, de 2006, que autorizó a Pesquera Bio Bío S.A., hoy CAMANCHACA PESCA SUR S.A. para realizar actividades pesqueras extractivas con la nave "BEC N° 2179-06", respecto del recurso hidrobiológico Jibia en el área marítima comprendida entre la III a X Regiones, en virtud de lo dispuesto en el artículo 143 letra b de la Ley General de Pesca y Acuicultura y lo informado mediante memorándum citado en visto de la resolución extractada.

Valparaíso, 7 de febrero de 2013.- Maximiliano Alarma Carrasco, Subsecretario de Pesca y Acuicultura (S).

Por resolución exenta N° 356, de 7 de febrero de 2013, de esta Subsecretaría, declárase la caducidad parcial de la resolución exenta N° 3.386, de 2004, que autorizó a Pesquera Bio Bío S.A., hoy CAMANCHACA PESCA SUR S.A. para realizar actividades pesqueras extractivas con la nave en construcción "BEC N° 3386-04", respecto de los recursos hidrobiológicos Jibia en el área marítima comprendida entre la III a IV Regiones, VIII y XIV a X Regiones, y Besugo en el área marítima correspondiente al Archipiélago de Juan Fernández, Isla de Pascua, Islas Sala y Gómez e Islas Desventuradas, en virtud de lo dispuesto en el artículo 143 letra b de la Ley General de Pesca y Acuicultura y lo informado mediante memorándum citado en visto de la resolución extractada.

Valparaíso, 7 de febrero de 2013.- Maximiliano Alarma Carrasco, Subsecretario de Pesca y Acuicultura (S).

Ministerio de Obras Públicas

MODIFICA, POR RAZONES DE INTERÉS PÚBLICO, LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS Y SERVICIOS QUE INDICA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO" Y APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

Núm. 256.- Santiago, 20 de agosto de 2012.- Vistos:

- El DFL MOP N° 850 de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El decreto supremo MOP N° 900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial sus artículos 19° y 20°.
- El decreto supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial los artículos 69° y 70°.
- El decreto supremo MOP N° 1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- El oficio Ord. IF N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- La carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, de la Sociedad Concesionaria.
- El oficio Ord. IF N° 044/2012, de fecha 17 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- El oficio Ord. N° 6, de fecha 18 de enero de 2012, del Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas (S).
- El oficio Ord. N° 193, de fecha 27 de enero de 2012, del Coordinador de Concesiones de Obras Públicas (S).
- La resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012.
- La Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
- El oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, del Coordinador de Concesiones de Obras Públicas.
- El oficio N° 38685, de fecha 13 de julio de 2010, de la Contraloría General de la República.
- La resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de toma de razón.

Considerando:

- Que los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- Que el artículo 69° N° 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización.
- Que el MOP ha detectado la existencia de ciertas áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período.
- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estimó de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión en el sentido de disponer el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente decreto supremo. Lo anterior, toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo haciendo bajar el nivel de servicio al pasajero a una categoría menor a la de diseño según la normativa internacional (categoría "C" de IATA) sin que la Sociedad Concesionaria haya tenido o tenga responsabilidad en ello.
- Que, actualmente, el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta problemas debido, principalmente, al incremento del tráfico aéreo y a una ocupación de los espacios, por parte de los diferentes operadores, no planificados en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea

con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de realizar un ordenamiento general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario. Dado lo anterior, se hace necesario desarrollar el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", a fin de relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en dicho sector central, hacia el sector noreste de la Pista 17L/35R del Aeropuerto.

- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estimó de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión en el sentido de disponer el desarrollo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas de seguridad y congestión que enfrenta el desarrollo y operación de dicho sector, producto de la envergadura y categoría de las aeronaves que circulan.
- Que, en base a las razones de interés público y urgencia anteriormente señaladas, y atendido lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° N° 4 de su Reglamento, mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: i) desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I", según los plazos máximos y condiciones fijados en la citada resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante oficio Ord. IF N° 29/2012, de fecha 11 de enero de 2012; y ii) contratar y encargarse de la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, según los plazos máximos y condiciones fijados en la citada resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante oficio Ord. IF. N° 29/2012, de fecha 11 de enero de 2012.
- Que, por otra parte, con fecha 26 de octubre de 2006, la Asociación de Empresas de Transporte Expreso AG (ATREX), continuadora de la Asociación de Couriers de Chile AG, junto a 15 empresas de Transporte Expreso de la Región Metropolitana (ETE), interpusieron una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", solicitando, entre otras materias, declarar que la Sociedad Concesionaria debe asignar nuevos terrenos para las ETE (al menos 8.000 metros cuadrados).
- Que mediante Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolvió, entre otros, declarar que SCL debía entregar en arrendamiento a los demandantes y a las empresas de Courier que se lo requieran, un terreno dentro del Aeropuerto AMB que sea apto para la operación de servicios de Terminal de Carga a fin que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación.
- Que, atendido el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la Sociedad Concesionaria desarrolló a nivel conceptual el proyecto denominado "Bodegas Sur", el cual contempla el desarrollo de un Edificio compuesto por un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a las ETE y servicios públicos, y un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como, servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas. El proyecto considera que la Sociedad Concesionaria licite públicamente una subconcesión para que el adjudicatario, bajo las atribuciones que la Sociedad Concesionaria posee para la prestación y explotación de servicios en el Aeropuerto, construya y explote el Edificio Bodegas Sur, el que se emplazaría sobre un sitio erial ubicado en el sector de carga. Cabe señalar que la explotación de este edificio por parte del subconcesionario no contempla el Área Bodegas, limitándose a la explotación comercial del Área Comercial, por lo que la propuesta considera que el subconcesionario sea autorizado a celebrar contratos de arriendo con los usuarios del edificio.
- Que el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación establece que "Queda expresamente prohibido al concesionario permitir al subconcesionario a realizar una nueva concesión o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros". Por lo tanto, para llevar a cabo el proyecto indicado en el considerando precedente, es necesario autorizar a la Sociedad Concesionaria para que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", ésta permita al subconcesionario celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.
- Que, en virtud de lo señalado en el considerando precedente y anteprecedente, mediante oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, el Coordinador de

 SEREMI Región de Arica y Parinacota Ministerio de Obras Públicas	Ministerio de Obras Públicas www.mop.cl
DIRECCIÓN REGIONAL DE OBRAS PORTUARIAS REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	
LICITACIÓN PÚBLICA	
CONTRATO: "CONSERVACIÓN BRAZO EX ISLA ALACRÁN"	
CÓDIGO ID (Mercado Público): 1262-1-IP13. FINANCIAMIENTO: Sectorial MOP. REQUISITOS PARTICULARES: Empresas contratistas inscritas en los siguientes registros y categorías del Registro de Obras Públicas: Registro: 11 OC. Categoría: Tercera A o Superior - Obras Mayores. VENTA DE ANTECEDENTES Y ENTREGA DE BASES: La venta de antecedentes se realizará desde 13.02.2013 hasta el 13.03.2013. Inclusive, en oficinas de la Dirección de Contabilidad y Finanzas a lo largo del país. Las bases se deben retirar en la Dirección de Obras Portuarias, ubicada en calle Arturo Prat N°305, 2° piso, Arica. CONSULTAS Y RESPUESTAS: El período de consultas se extenderá hasta el día 15.03.2013, hasta las 15:30 horas. Respuestas y Aclaraciones serán entregadas hasta el día 22.03.2013, hasta las 17:00, en oficina de partes de la Dirección de Obras Portuarias, calle Arturo Prat, 2° piso, Arica. VISITA A TERRENO (OBLIGATORIA): Para el día 01.03.2013, comenzando a las 10:30 horas, en la ex Isla Alacrán, inicio del sector a reparar. FECHA DE RECEPCIÓN OFERTAS, APERTURAS TÉCNICA Y ECONÓMICA: La recepción de ofertas y Apertura Técnica será el día 01.04.2013, a las 15:00 horas. La Apertura Económica será el día 04.04.2013, a las 10:00 horas. Ambas aperturas se realizarán en la sala de reuniones de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región de Arica y Parinacota, ubicada en Arturo Prat N°305, 2° piso, Edificio Servicios Públicos, Arica. VALOR ANTECEDENTES: \$10.000.- IVA incluido.	
SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE OBRAS PÚBLICAS XIV REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	

Concesiones de Obras Públicas solicitó a la Contraloría General de la República pronunciarse sobre la materia, ratificando que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra facultado para autorizar la ejecución del proyecto "Bodegas Sur".

- Que mediante oficio N° 38685, de fecha 13 de julio de 2010, la Contraloría General de la República señaló que "... la prohibición del punto 1.10.3, letra A.6, aludido, se refiere precisamente a una característica de los servicios incorporados en la concesión, razón por la cual su modificación, en los términos planteados en la especie por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, se enmarca dentro del ámbito de la atribución que el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aludido, confiere a la autoridad".

- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, y atendido lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, el MOP estima de interés público modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", cuya autorización y regulaciones constan en el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, que se aprueba mediante el presente decreto supremo, no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación. Por lo tanto, la Sociedad Concesionaria podrá permitir al subconcesionario que se adjudique el proyecto "Bodegas Sur", celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros. Lo anterior, toda vez que el proyecto "Bodegas Sur" permitirá mejorar las condiciones de operación de las ETE, dotándolas de la infraestructura necesaria para la adecuada prestación de los servicios de Courier, agilizando la carga y descarga, favoreciendo así su desarrollo, dando cumplimiento con la Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
- Que, por otra parte, acorde con lo prescrito en el artículo 20° del DS MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas planteó a la Sociedad Concesionaria realizar un conjunto de nuevas inversiones con el objeto de ejecutar determinadas obras y acordar las regulaciones para autorizar las inversiones del proyecto Bodegas Sur, cumpliendo así el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, lo anterior, atendida la insuficiencia de la obra, de conformidad a lo señalado en los documentos "Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1", "Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa" e "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", todos los cuales se adjuntan como Anexo N° 2 al Convenio Complementario N° 4 que se aprueba mediante el presente decreto supremo. Las regulaciones y nuevas inversiones planteadas corresponden a: (i) la ejecución de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369; (ii) la contratación y financiamiento para el MOP, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369; y (iii) la autorización a la Sociedad Concesionaria para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión por un período que supere el plazo de la concesión vigente.
- Que, la dictación del presente decreto supremo se hace necesaria a objeto de modificar las características de las obras y servicios contratados, por razones de interés público, según lo indicado en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento y aprobar el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", conforme a lo dispuesto en el artículo 20° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Decreto:

1. Modifícanse, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente decreto supremo y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante oficio Ord. IF. N° 29/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

La Ingeniería Definitiva se deberá desarrollar conforme a lo establecido en los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su oficio Ord. IF. N° 29/2012, y de acuerdo a la normativa vigente.

2. Establécese que el plazo máximo para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva singularizada en el N° 1 anterior, será de 240 días, contado desde el 18 de abril de 2012.

2.1. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, dentro del plazo máximo de 150 días, contado desde el 18 de abril de 2012, la Sociedad

Concesionaria deberá realizar una entrega preliminar, para revisión del Inspector Fiscal, consistente en el estado de avance en que se encuentre el desarrollo de la Ingeniería Definitiva a esa fecha. Lo anterior, mientras se sigue desarrollando, en forma paralela, la entrega final de la Ingeniería Definitiva.

- 2.2. Tanto la entrega preliminar referida en el numeral precedente, como la entrega final de la Ingeniería Definitiva deberá ser revisada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 30 días, contado desde la entrega de la misma por parte de la Sociedad Concesionaria.
- 2.3. En caso que el Inspector Fiscal efectúe observaciones a la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva, la Sociedad Concesionaria deberá subsanarlas e incorporarlas en la entrega final de dicha ingeniería. Cabe hacer presente que las eventuales observaciones del Inspector Fiscal se orientarán principalmente a corregir el diseño y dimensionamiento de los proyectos.
- 2.4. Dentro del período de revisión de la entrega final de la Ingeniería Definitiva, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a dicha Ingeniería, para lo cual tendrá un plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrega por parte de la Sociedad Concesionaria, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 30 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas por parte del Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días, contado desde la entrega de las correcciones por parte de la Sociedad Concesionaria, para revisar que sus observaciones fueron subsanadas. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva Ingeniería Definitiva dentro del mismo plazo. Por el contrario, en caso que dicha Ingeniería Definitiva sea rechazada por el Inspector Fiscal, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que se establece en el numeral 2.9 siguiente, debiendo la Sociedad Concesionaria realizar las correcciones respectivas en la forma y plazo que el Inspector Fiscal disponga.
- 2.5. Se deja constancia que los procesos de revisión se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
- 2.6. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro de los respectivos plazos señalados en los numerales 2.2 y 2.4 anteriores, esto es, no observare la Ingeniería Definitiva, no la rechazare, o no la aprobare dentro de los plazos máximos precedentemente señalados, ésta se entenderá aprobada.
- 2.7. En caso que la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en el presente decreto supremo, se aplicará una multa de 2 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
- 2.8. En caso que la entrega final de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en el presente decreto supremo, se aplicará una multa de 10 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
- 2.9. En caso que la Ingeniería Definitiva corregida, en su entrega final, sea rechazada por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó las observaciones emitidas por el Inspector Fiscal, se aplicará a ésta una multa de 10 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que subsane las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.10. En caso que la Ingeniería Definitiva presentada, en su entrega final, no contenga la totalidad de los antecedentes necesarios para realizar la revisión correspondiente, el Inspector Fiscal la calificará como insuficiente y se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 2 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que entregue la información faltante, la que deberá ser entregada en el plazo máximo de 10 días.
- 2.11. La aplicación y pago de las multas señaladas precedentemente, se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

3. Establécese que el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que tratan los N° 1 y N° 2 del presente decreto supremo, de acuerdo a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 28.2012, de fecha 17 de enero de 2012, será la cantidad única y total de UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

4. Modifícanse, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá, por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente decreto supremo y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante oficio Ord. IF. N° 29/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria sólo será responsable de contratar y encargar la ejecución del estudio señalado precedentemente y de gestionar administrativamente dicho contrato, el que se deberá desarrollar de acuerdo a la normativa vigente y según lo que establecen los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su oficio Ord. IF. N° 29/2012.

El estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" se ejecutará bajo la tuición, responsabilidad y control directo del Ministerio de Obras Públicas, quien actuará como contraparte técnica del mismo, a través del Inspector Fiscal.

5 Establécese que los plazos para la ejecución del citado estudio, tendrán la siguiente regulación:

Cuadro N° 1

ETAPA	DESCRIPCIÓN	Plazo Entrega (días)	Plazo Revisión (días)
1	INGENIERÍA BÁSICA	60	15
2	DESARROLLO PROYECTO DE DETALLE	60	15
3	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	330	15
4	INFORME FINAL	30	15

5.1 Cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, deberán ser entregados al Inspector Fiscal y revisados por éste, en los plazos máximos que se singularizan en el Cuadro N° 1, los que deberán elaborarse de acuerdo con los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su oficio Ord. IF. N° 29/2012.

Los plazos máximos para la entrega al Inspector Fiscal de cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, serán los que se fijan en la columna del título "Plazo Entrega" del Cuadro N° 1 anterior, los que se contarán de acuerdo a lo siguiente:

- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez".
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 2: Desarrollo Proyecto de Detalle, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 1.
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 3: Aspectos Medioambientales, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Sin perjuicio de ello, los atrasos o contingencias de cualquier tipo que pudieren ocurrir en la definición, aprobación o tramitación de estos aspectos, no serán de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, con excepción de aquellos atrasos o contingencias de cualquier tipo atribuibles a la gestión administrativa de la Sociedad Concesionaria a que alude el segundo párrafo del N° 4 anterior.
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 4: Informe Final, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 2.

5.2 El Inspector Fiscal deberá revisar cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, dentro de los plazos indicados en la columna Plazo Revisión del Cuadro N° 1 anterior, contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria.

5.3 Dentro del periodo de revisión, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a cada informe o documento, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 15 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días para revisar cada informe o documento corregido, contado desde la entrega de los mismos por la Sociedad Concesionaria. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva etapa dentro del mismo plazo. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, se aplicarán las multas establecidas en el numeral 5.7 siguiente hasta que la Sociedad Concesionaria subsane dichas observaciones.

5.4 Se deja constancia que los procesos de revisión señalados en los numerales 5.2 y 5.3 precedentes, se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

5.5 En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo máximo de revisión de cada una de las etapas del estudio y sus correcciones, esto es, no observare o no rechazare los informes o documentos dentro de los plazos máximos señalados, la etapa respectiva se entenderá aprobada.

5.6 En caso que la fecha de entrega de cualquier informe o documento del estudio al Inspector Fiscal, supere el plazo máximo para la ejecución y entrega, se entenderá que el informe o documento respectivo está atrasado, en cuyo caso se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa establecida en el artículo 8° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día

o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

5.7 En caso de atrasos en la corrección de cualquier informe o documento del estudio por parte de la Sociedad Concesionaria, o bien, que en caso que éstos sean rechazados por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó satisfactoriamente las observaciones emitidas, se aplicará a ésta la multa establecida en el artículo 8° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

6. Establécese que el costo máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", que tratan los N° 4 y N° 5 del presente decreto supremo, de conformidad a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 28.2012, de fecha 17 de enero de 2012, se fijó en la cantidad de UF 35.000 (Treinta y Cinco Mil Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA). La cifra definitiva deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal, en base a los costos efectivos del Estudio y a los gastos de gestión de 10% sobre dichos costos, que se reconocerán a la Sociedad Concesionaria y que están considerados dentro de la referida suma.

7. Establécese que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soportare la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las características de las obras y servicios a que se refiere el presente decreto supremo, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.

8. Modifícanse, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación. Por lo tanto, "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" podrá permitir al subconcesionario que se adjudique el proyecto Bodegas Sur, celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.

9. Establécese que las modificaciones que trata el presente decreto supremo, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.

10. Apruébase el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General (S), Sr. Franco Devillaine Gómez, y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", debidamente representada por don Alfonso Juan Lacámara Suárez y don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, cuyo texto es el siguiente.

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4, DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"

En Santiago de Chile, a 18 días del mes de junio de 2012, entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General (S), Sr. Franco Devillaine Gómez, ambos con domicilio en calle Morandé N° 59, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", RUT N° 96.850.960-8, representada por su Gerente General, don Alfonso Juan Lacámara Suárez, Cédula Nacional de Identidad N° 5.890.004-4, de profesión Ingeniero Civil Industrial, y don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, Cédula Nacional de Identidad N° 9.450.234-9, de profesión Contador Auditor, todos ellos domiciliados para estos efectos en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago, se ha pactado el siguiente Convenio Complementario, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

PRIMERO: Antecedentes y Fundamentos del Convenio Complementario.

1.1 Por decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 1.168, del 5 de diciembre de 1997, publicado en el Diario Oficial N° 35.996, del día 20 de febrero de 1998, se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", al licitante conformado por las sociedades Agencias Universales S.A.; YVR Airport Services Ltd.; Dragados y Construcciones S.A.; SABCO Administradora de Fondos de

Inversión S.A. por cuenta del Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas SABCO; Fomento de Construcciones y Contratas S.A.; y Dragados FCC Internacional de Construcción S.A., las que constituyeron la Sociedad Concesionaria bajo la razón social de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.". Dicho contrato se perfeccionó con: a) la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de Adjudicación en la fecha señalada anteriormente; b) mediante la constitución de la Sociedad Concesionaria, por escritura pública de fecha 6 de abril de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, repertorio N° 1.349, cuyo extracto se inscribió a fojas 7.973 con el N° 6.558 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1998, y se publicó en el Diario Oficial N° 36.040 del 15 de abril de 1998; y, c) con la suscripción y protocolización del decreto supremo de Adjudicación efectuada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 1.374, del 7 de abril de 1998, agregándose en sus Registros. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas en forma y plazos legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DS MOP N° 900 de 1996.

- 1.2 Con fecha 20 de abril de 2001, el MOP y la Sociedad Concesionaria suscribieron un primer Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión de obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" con el objeto de ampliar y mejorar los niveles de servicio de la concesión. Dicho Convenio Complementario fue aprobado por DS MOP N° 669 del 30 de abril de 2001, publicado en el Diario Oficial N° 37.145, del día 27 de diciembre de 2001. Con fecha 23 de mayo de 2001, la Sociedad Concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 119, del 9 de enero de 2002, ese DS MOP en señal de la aceptación de su contenido.
- 1.3 Mediante decreto supremo MOP N° 698, de fecha 25 de agosto de 2004, publicado en el Diario Oficial N° 37.997, de fecha 28 de octubre de 2004, se aprobó el Convenio Complementario N° 2 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 23 de agosto de 2004. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 4 de noviembre de 2004, suscribió y protocolizó copia del decreto supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 22.450-2004 del Repertorio y con el N° 12.045-2004 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2004. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.4 Mediante decreto supremo MOP N° 226, de fecha 19 de marzo de 2008, publicado en el Diario Oficial N° 39.149 de fecha 28 de agosto de 2008, se aprobó el Convenio Complementario N° 3 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 19 de marzo de 2008. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 26 de agosto de 2008 suscribió y protocolizó copia del decreto supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 8.341-2008 del Repertorio y con el N° 1.824-2008 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2008. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.5 El MOP ha detectado la existencia de áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último periodo en el Edificio Terminal. Por otra parte, actualmente el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, enfrenta problemas debido a una ocupación de los espacios, por parte de diferentes operadores, no planificada en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de ampliar algunas áreas del Terminal de Pasajeros y, a la vez, realizar un ordenamiento general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario. Por otra parte, con fecha 26 de octubre de 2006, la Asociación de Empresas de Transporte Expreso AG (ATREX), continuadora de la Asociación de Couriers de Chile AG, junto a 15 empresas de Transporte Expreso de la Región Metropolitana (ETE), interpusieron una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", solicitando, entre otras materias,

declarar que la Sociedad Concesionaria debe asignar nuevos terrenos para las ETE (al menos 8.000 metros cuadrados). Con relación a dicha demanda se tiene que:

- Mediante Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolvió, entre otros, declarar que SCL debía entregar en arrendamiento a los demandantes y a las empresas Courier que se lo requirieran, un terreno dentro del Aeropuerto AMB que sea apto para la operación de servicios de Terminal de Carga a fin que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación.
 - Atendido el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la Sociedad Concesionaria desarrolló el proyecto denominado "Bodegas Sur" a nivel conceptual, el cual contempla el desarrollo de un Edificio compuesto por un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a las empresas de transporte expreso (ETE) y servicios públicos, y un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como, servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas. El proyecto considera que la Sociedad Concesionaria licite una subconcesión para que el adjudicatario, bajo las atribuciones que la Sociedad Concesionaria posee para la prestación y explotación de servicios en el Aeropuerto, construya y explote el Edificio Bodegas Sur, el que se emplazará sobre un sitio erial ubicado en el sector de carga. Cabe señalar que la explotación de este edificio por parte del subconcesionario no contempla el Área Bodegas, limitándose a la explotación comercial del Área Comercial, por lo que la propuesta considera que el subconcesionario sea autorizado a celebrar contratos de arriendo con los usuarios del edificio.
 - El artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión establece que "Queda expresamente prohibido al concesionario permitir al subconcesionario a realizar una nueva concesión o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros". Por lo tanto, para llevar a cabo el proyecto indicado en el numeral precedente, es necesario autorizar a la Sociedad Concesionaria para que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", ésta permita al subconcesionario celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.
 - En virtud de lo señalado en las dos viñetas precedentes, mediante oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, el Coordinador de Concesiones de Obras Públicas de la época solicitó a la Contraloría General de la República pronunciarse sobre la materia, ratificando que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra facultado a autorizar la ejecución del proyecto Bodegas Sur.
 - Mediante oficio N° 38685, de fecha 13 de julio de 2010, la Contraloría General de la República señaló que "... la prohibición del punto 1.10.3, letra A.6, aludido, se refiere precisamente a una característica de los servicios incorporados en la concesión, razón por la cual su modificación, en los términos planteados en la especie por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, se enmarca dentro del ámbito de la atribución que el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aludido, confiere a la autoridad".
- 1.6 En virtud de lo señalado en el primer párrafo del numeral 1.5 precedente, mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I" y contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Lo anterior, toda vez que la pronta ejecución de dichos estudios permitirá: (i) definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo; y, (ii) relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas que enfrenta el desarrollo, operación y seguridad de dicho sector. Considerando lo anterior, y acorde con lo prescrito en el artículo 20° del DS MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas planteó a la Sociedad Concesionaria acordar las regulaciones para autorizar las inversiones del proyecto Bodegas Sur y así cumplir el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y realizar un conjunto de nuevas inversiones con el objeto de ejecutar las obras denominadas Proyecto Fase I y Aviación Corporativa, atendida la insuficiencia de la obra, de conformidad a lo señalado en los documentos "Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase I", "Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa" e "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas
 - 1.7

de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", todos los cuales se adjuntan como Anexo N° 2 al presente Convenio. Las regulaciones y nuevas inversiones planteadas corresponden a: (i) la ejecución de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012; (ii) la contratación y financiamiento para el MOP, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante la misma resolución; y (iii) la autorización a la Sociedad Concesionaria para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión por un período que supere el plazo de la concesión vigente.

- 1.8 Las nuevas inversiones y regulaciones citadas en el numeral 1.7 precedente, involucran para la Sociedad Concesionaria mayores gastos e inversiones, todo lo cual, de conformidad a las disposiciones legales antes citadas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.9 La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos y propósitos enunciados, ha convenido con el Ministerio de Obras Públicas, las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e indemnizar las nuevas inversiones y sus costos asociados, en los términos que pasan a expresarse en los numerales siguientes.
- 1.10 Forman parte del presente Convenio Complementario los siguientes Anexos, que se adjuntan a éste:
- **Anexo N° 1:** Copia de resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012.
 - **Anexo N° 2:** Insuficiencia de la Obra
 - Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1
 - Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
 - Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.
 - **Anexo N° 3:** Proyecto Fase 1.
 - Ítem 1: Descripción
 - Ítem 2: Cronograma
 - Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
 - Ítem 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1.
 - **Anexo N° 4:** Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez
 - Ítem 1: Descripción
 - Ítem 2: Cronograma
 - Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa
 - Ítem 4: Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa.
 - **Anexo N° 5:** Contratos de Subconcesión
 - Ítem 1: Protocolo de Acuerdo de Fecha 30 de octubre de 2009
 - Ítem 2: Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo.
 - Ítem 3: Anteproyecto Salón VIP
 - Ítem 4: Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente.
 - **Anexo N° 6:** Planos
 - Ítem 1: Plano Plataformas para estacionamientos remotos
 - Ítem 2: Plano de espacios intervenidos y generados por Fase 1
 - Ítem 3: Plano de Área de Concesión
 - Ítem 4: Planos de Anteproyecto Bodegas Sur
 - Ítem 5: Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur.
 - **Anexo N° 7:** Ejemplos Numéricos
 - Ítem 1: Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17.
 - Ítem 2: Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1.

SEGUNDO: Obligaciones de la Sociedad Concesionaria.

La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos indicados en la cláusula primera, y de las compensaciones e indemnizaciones que se pactan en este

instrumento, acepta ejecutar las nuevas inversiones que en esta Cláusula se indican, y se obliga a dar cumplimiento a las siguientes estipulaciones:

- 2.1 La Sociedad Concesionaria ejecutará las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012, tomando en consideración la modalidad especial señalada para el Proyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", que se adjunta como Anexo N° 3 Ítem 3 al presente Convenio. Lo anterior, hasta por un monto máximo de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientos Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), el cual incluye todos los gastos e inversiones que se requieran para la ejecución de las citadas obras, según se detalla más adelante, así como también, el valor total y definitivo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" establecido en el resuelto N° 3 de la resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012.
- 2.1.1. Será de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que se indican en el párrafo precedente, en los términos señalados en el presente Convenio y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, toda vez que, en estos casos, la Sociedad Concesionaria será responsable de dichas obras hasta la fecha en que éstas sean recibidas por el Inspector Fiscal, siendo su mantenimiento y conservación responsabilidad y cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 2.1.2. Se deja constancia que para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1 no se requieren expropiaciones.
- 2.1.3. Se deja constancia que, conforme a la legislación vigente, las obras que trata el presente numeral 2.1, no requieren someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en la ley N° 19.300. Sin perjuicio de ello, será obligación de la Sociedad Concesionaria cumplir con todas las regulaciones ambientales establecidas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.4. Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, se deberá llevar a cabo uno o varios procesos de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.1.15 de esta cláusula segunda, con la excepción que para el caso de la adquisición de los 4 buses de plataforma que considera el subproyecto Sala de Embarque Remoto Internacional, Nivel 0,0, la Sociedad Concesionaria podrá adquirirlos de manera directa, manteniendo un estándar igual o superior a los buses actualmente en operación en el Aeropuerto. Para esto último, deberá presentar los presupuestos y antecedentes técnicos respectivos para V° B° aprobatorio del Inspector Fiscal, el cual deberá observar los antecedentes u otorgar su V° B° dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que estos sean entregados por la Sociedad Concesionaria, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. En caso que el Inspector Fiscal no otorgue su V° B° y formule observaciones en el referido plazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 10 días para resolver las observaciones formuladas, plazo después del cual se podrá repetir en forma iterativa el procedimiento recién descrito.
- Una vez otorgado el V° B° o cuando los antecedentes y presupuestos fueren aprobados por haber transcurrido el plazo señalado, sin que el Inspector Fiscal se hubiere pronunciado, éste deberá informar en detalle la adquisición respectiva mediante comunicación escrita dirigida al Director General de Obras Públicas.
- 2.1.5. Será obligación de la Sociedad Concesionaria que, en todo momento, las obras que trata el presente numeral 2.1 se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo riesgo, construcción y Montaje" por el monto total de las obras a las que se refiere cada proceso de licitación referido en el numeral 2.1.15 de la presente cláusula y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 30.000 (Treinta Mil Unidades de Fomento), las que deberán estar vigentes hasta que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Dichas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada en el párrafo precedente.
- Será responsabilidad, costo y cargo de la Sociedad Concesionaria que, para la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, los seguros

de calástrofe definidos en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, estén vigentes e incorporen las obras definidas en el presente numeral 2.1 que queden bajo la explotación y mantención de la Sociedad Concesionaria.

- 2.1.6. La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones que trata el presente numeral 2.1, en los términos que señalan las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión, que se refieran a la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que trata el presente numeral 2.1. La Boleta de Garantía indicada en el párrafo anterior, podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones o eventuales sanciones impuestas a la Sociedad Concesionaria en virtud de las obras que trata el presente numeral 2.1, sin perjuicio de otras causales previstas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- En caso que el MOP hiciere efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo máximo de 30 días. En caso de retraso de la entrega de esta nueva Boleta de Garantía se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM.
- En caso que la o las glosas de las boletas de garantía vigentes no permitan garantizar las obras del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria podrá modificarlas, de forma tal que éstas apliquen indistintamente a la construcción de las obras del presente Convenio o a la explotación de las obras del contrato de concesión vigente.
- 2.1.7. En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra mencionado en el artículo 1.10.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, cuyo mantenimiento y conservación serán responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Plan Anual de Conservación de la Obra, en lo que se refiera a las obras que trata el presente numeral 2.1, con la sola excepción anteriormente indicada, será vinculante únicamente una vez que dichas obras hubieren sido recibidas por el Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.1.8. En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra mencionado en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1 con la excepción citada en el numeral 2.1.7 precedente. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.1.9. En caso de atraso en la entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra, del Reglamento de Servicio de la Obra, o de las correcciones a éstos, a entera conformidad del Inspector Fiscal, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.10. El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.1, será de 12 meses, contado desde lo último que ocurra entre: (i) La fecha de aprobación de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I" dispuesta mediante resolución DGOP (Fxenta) N° 1.369; y, (ii) La fecha en que se adjudiquen la totalidad de los procesos de licitación por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.1.15 del presente Convenio. Se exceptúa del plazo máximo de construcción el subproyecto Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, el que atendida la naturaleza técnica, que considera el desarrollo de la ingeniería de detalle y la ejecución de la obra por el mismo proveedor, se estará al plazo que oferte el proveedor adjudicado.
- En caso de incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria, del plazo máximo señalado en el párrafo precedente, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

El régimen jurídico que contempla la ejecución de las obras del Proyecto Fase I, será aquel que considera el artículo 22 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

- 2.1.11. Durante la ejecución de las obras señaladas en el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá tomar todas las precauciones para proteger los trabajos, así como la seguridad de los usuarios, y para continuar prestando el servicio en las condiciones establecidas en el contrato de concesión.
- 2.1.12. Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:
- a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Éste deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación, otorgando un plazo para resolver dichas observaciones menores.
 - Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.1.10 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.
 - b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.1, durante los cuales el Inspector Fiscal no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por el Inspector Fiscal. Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra será recibida por el Inspector Fiscal una vez que certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos. Todo ello, sin perjuicio de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria con respecto a la conservación y mantención de cada una de ellas.
- 2.1.13. Transcurridos 60 días desde que la totalidad de las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega a éste de un Informe Final, que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 120 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final, fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.
- En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.14. Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que corresponda, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contado desde que el Inspector Fiscal le entregue a la Sociedad Concesionaria todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, esto es la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la Empresa Constructora, los especialistas involucrados en el desarrollo del proyecto y los servicios públicos que se vean involucrados en cada uno de los subproyectos. Para ello, previamente, la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde la fecha en que el Inspector Fiscal reciba las obras, dos copias impresas de cada uno de los subproyectos. En caso que, luego de la entrega de los planos firmados que debe hacer el Inspector Fiscal a la Sociedad Concesionaria, ésta se atrase en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.1.15. El valor total y definitivo por concepto de costo de construcción de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", será el que resulte de uno o más procesos de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, una vez que el Inspector Fiscal hubiere aprobado la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el que la Sociedad Concesionaria podrá licitar en forma independiente y con el anteproyecto acordado con el MOP y bajo modalidad de Suma Alzada Llave en Mano, la implementación completa del sistema de manejo de equipajes, incluyendo el desarrollo de ingeniería de detalle, de conformidad a lo señalado en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que se adjunta como ítem 3 del Anexo N° 3 al presente Convenio. Sin perjuicio de lo anterior, el valor total y definitivo por concepto del Proyecto Fase 1 en su totalidad no podrá exceder de la cantidad de UF 1.037.792 (Un Millón Treinta y Siete Mil Setecientos Noventa y Dos Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Dicho proceso se realizará de la siguiente forma:

- i. En el plazo de 30 días, contado desde lo último que ocurra entre: i) la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario; y ii) la fecha de aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, enunciado en el primer párrafo del presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la aprobación del Inspector Fiscal las Bases de Licitación Privada de cada uno de los procesos de licitación que se decida realizar. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas correctamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. En caso de atraso en la entrega, o corrección si la hubiere, por parte de la Sociedad Concesionaria de alguna de las Bases de Licitación Privada, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión. Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.
- ii. Cada una de las respectivas Bases de Licitación Privada será preparada por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:
 - a) Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
 - b) Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria, a favor de la Sociedad Concesionaria, por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
 - c) El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.

- d) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.1.
- e) Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
- f) En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.
- iii. Para cada uno de los referidos procesos de licitación privada, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo máximo de 60 días para su total desarrollo, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de las Bases de Licitación Privada referidas en el número i. anterior, y deberá invitar a un mínimo de 5 empresas constructoras o 3 especialistas, según las características de las obras, cuyo listado deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. Dentro del listado de empresas que se invite a cada proceso sólo podrá incluirse una empresa relacionada con los accionistas de la Sociedad Concesionaria, lo que debe ser validado por la Sociedad Concesionaria ante la Inspección Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.
- iv. La adjudicación de los contratos por la Sociedad Concesionaria requerirá del Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 30 días, contado desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario en un plazo de 30 días por parte de la Sociedad Concesionaria. En el evento que la licitación se declare desierta, ésta deberá ser relicitada con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso o, en su defecto, la Sociedad Concesionaria ejecutará las obras directamente previo pronunciamiento del Inspector Fiscal. En el evento de transcurridos 30 días corridos, contados desde que el Inspector Fiscal hubiere recibido, por parte de la Sociedad Concesionaria, la proposición de adjudicación de la licitación respectiva, sin que ésta fuere objetada por el Inspector Fiscal, dicha adjudicación se entenderá aprobada.
- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes de los procedimientos de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quien éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

2.1.16. El valor máximo que podrá alcanzar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, con excepción del valor total y definitivo que trata el numeral 2.1.15 precedente y que se señala expresamente en dicho numeral, será de UF 89.972 (Ochenta y Nueve Mil Novecientas Setenta y Dos Unidades de Fomento), neto del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor sólo podrá disminuir en la medida que los valores proforma indicados no alcancen su valor máximo.

El valor señalado precedentemente (UF 89.972) se desglosa de la siguiente manera:

- i. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por concepto de gastos de administración, inspección, conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras que trata el presente numeral 2.1, se fija en la cantidad única y total de UF 42.028 (Cuarenta y Dos Mil Veintiocho Unidades de Fomento), netas de IVA.
- ii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requieren para la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.1, será la cantidad de UF 5.300 (Cinco Mil Trescientas Unidades de Fomento), la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.
- iii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, por el periodo que resta de la etapa de explotación, las obras que trata el presente

numeral 2.1, será la cantidad de UF 7.620 (Siete Mil Seiscientos Veinte Unidades de Fomento), neta de IVA, la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.

- iv. Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria no incurrirá en mayores gastos por concepto de costo de boletas de garantía.
- v. Se deja constancia que el valor máximo señalado en el presente numeral, incluye el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I" señalado en el resolvo N° 3 de la resolución DGOP N° 1.369 de fecha 21 de marzo de 2012, el que asciende a UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

2.1.17. En resumen, el valor máximo por la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase I", más los gastos asociados, según se indica en el numeral 2.1.16 anterior, y más las obras derivadas de ella, será la cantidad máxima y total de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientos Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA) según lo señalado en los numerales 2.1.15 y 2.1.16 precedentes. Para ajustar dicho presupuesto según los procesos de licitación señalados en el numeral 2.1.15 precedente, se procederá de la siguiente manera:

- a) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase I sea menor al indicado en el párrafo anterior, el Inspector Fiscal instruirá la ejecución de inversiones adicionales que se ejecutarán hasta completar el monto máximo señalado en el párrafo precedente, según el estricto orden de prelación que se consigna en el ítem 4 del Anexo N° 3. Otras Inversiones Priorizadas de Fase I. Dichas inversiones o adquisiciones serán ejecutadas directamente por la Sociedad Concesionaria, según el valor proforma de las mismas, sólo hasta completar exactamente el presupuesto máximo de UF 1.127.764 o superarlo en un máximo de UF 10.000, previa autorización del Inspector Fiscal de los presupuestos que esta presente. En este último caso, la diferencia de inversión será descontada del pago que debe efectuar la Sociedad Concesionaria a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) señalado en el numeral 3.3 siguiente, rebajando un máximo de UF 5.000 cada mes hasta completar la diferencia que resulte.
- b) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase I sea mayor al indicado en el primer párrafo del presente numeral, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo. En el ítem 1 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Proyecto Fase I, se presentan ejemplos de los casos regulados en los literales a) y b) del presente numeral 2.1.17.

2.2. La Sociedad Concesionaria contratará y financiará para el MOP, la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012. Se deja especial constancia que la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria en relación con este proyecto se refiere únicamente a proveer la gestión administrativa y el financiamiento necesario para ejecutar el estudio de ingeniería y las obras asociadas, no teniendo en consecuencia responsabilidad alguna en la definición de consultores, contratistas o cualquier otro aspecto asociado al mismo. De igual manera, una vez concluidas las obras correspondientes, la Sociedad Concesionaria cederá a la Dirección de Aeropuertos del MOP todas las acciones y derechos que pudieren emanar en contra de los contratistas que las ejecuten. Una vez ejecutadas las obras de Aviación Corporativa y recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en la forma señalada en el numeral 2.2.5 siguiente, la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas, en relación a labores de mantenimiento, conservación, operación ni explotación.

2.2.1. La Sociedad Concesionaria sólo pondrá a disposición del MOP los recursos necesarios para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva, la ejecución de las obras citadas en el párrafo precedente, y la administración del contrato que se requiera, conforme lo solicite el Inspector Fiscal. Se deja constancia que el monto que dispondrá la Sociedad Concesionaria para todos estos conceptos es la suma única y total de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), la cual considera UF 332.500 de inversión en

ingeniería, obras y todos los costos relacionados directamente con dichas obras, con excepción de los gastos de administración de la Sociedad Concesionaria, que ascienden a UF 17.500. La Sociedad Concesionaria será responsable sólo del financiamiento y las gestiones administrativas que se consignan en los numerales 2.2.1 al 2.2.10 siguiente. El MOP será responsable por la ingeniería y la construcción de las obras.

El Inspector Fiscal velará por que se ejecuten inversiones hasta un valor máximo de UF 332.500, de acuerdo al estricto orden de priorización que se consigna en el ítem 4 del Anexo N° 4, Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa. Dichas inversiones serán ejecutadas por la empresa que resulte adjudicada en el procedimiento regulado en el numeral 2.2.8, previa autorización del Inspector Fiscal. Para ello, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo.

En el ítem 2 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, se presentan ejemplos de los casos regulados en el presente numeral 2.2.1.

2.2.2. Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.2, se deberá llevar a cabo un proceso de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.2.8 siguiente.

Todas las actuaciones del Inspector Fiscal que se regulan en los numerales 2.2.3 al 2.2.10 deberán contar con el V° B° previo de un representante de la Dirección de Aeropuertos del MOP que será designado por dicha Dirección para asistir técnicamente el desarrollo del proyecto Aviación Corporativa, una vez vigente el presente Convenio.

2.2.3. Será obligación de la Sociedad Concesionaria que durante la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.2, éstas se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por todo riesgo de construcción y montaje, para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo Riesgo, Construcción y Montaje" por el monto total de la obra y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento), las que deberán estar vigentes hasta los 60 días siguientes a la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Las mencionadas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada.

2.2.4. El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.2, será de 20 meses, contado desde lo último que ocurra entre:

- i) La fecha de aprobación del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369; y ii) La fecha en que se adjudique el proceso de licitación de obras por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.2.8 del presente Convenio.

El control y seguimiento de la ejecución de las obras indicadas en el presente numeral 2.2, así como sus estados de avance, estados de pago y cumplimiento del programa de obras será realizado por el Inspector Fiscal en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del MOP.

En caso de incumplimiento del plazo máximo señalado en el párrafo ante precedente, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.2.5. Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:

- a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Este deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no

entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.2.4 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.

- b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.2, durante los cuales el Inspector Fiscal, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra se entenderá recibida por la Dirección General de Aeronáutica Civil una vez que el Inspector Fiscal certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos.

- 2.2.6. Transcurridos 30 días desde que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega al Inspector Fiscal, previo Visto Bueno de la Dirección de Aeropuertos del MOP, de un Informe Final que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 90 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la empresa constructora, a través de la Sociedad Concesionaria, tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.

En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.7. Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que correspondan, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal entregue todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, siendo éstos la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la Empresa Constructora, la Dirección de Aeropuertos del MOP y la DGAC. Para ello previamente la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal otorgue la recepción definitiva de la obra, dos copias impresas de cada uno de los planos As-Built del proyecto. En caso de atraso en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.8. El valor total y definitivo por la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", incluidos todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, con la sola excepción de los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria será el que resulte de un proceso de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, de acuerdo al siguiente procedimiento.

- i. La Sociedad Concesionaria deberá entregar formalmente al Inspector Fiscal, en el plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario, las Bases de Licitación Privada del proceso de licitación que ella realizará. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas adecuadamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesio-

naria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal.

- ii. Las Bases de Licitación Privada serán preparadas por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:

- Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
- Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria a favor del Concesionario por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
- En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.
- Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.2.
- El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.
- Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
- Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.

- iii. La Sociedad Concesionaria deberá proponer al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 10 días, contado desde la aprobación de éste de las respectivas Bases de Licitación Privada, una lista de a lo menos 5 empresas, las que deberán estar inscritas en el Registro de Contratistas del MOP en 1ª Categoría, en obras mayores, especialidad 1 OC y 3 OC. De las empresas propuestas por la Sociedad Concesionaria, sólo una de ellas podrá ser relacionada con la Sociedad Concesionaria, lo que deberá ser validado por la Sociedad Concesionaria ante el Inspector Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo máximo de 5 días, a contar de la recepción de la lista presentada por la Sociedad Concesionaria, para revisarla y, dentro del mismo plazo, deberá aprobarla o rechazarla. En caso que el Inspector Fiscal la rechazare, si alguna de las empresas no cumple con los requisitos que se establezcan al efecto, la Sociedad Concesionaria deberá presentar una nueva lista dentro del plazo que el Inspector Fiscal le fije.

- iv. La convocatoria a la licitación privada señalada anteriormente se deberá efectuar en un plazo máximo de 5 días, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la lista de empresas presentada por la Sociedad Concesionaria.

Entre la invitación privada a participar en la licitación y la recepción de las ofertas, deberá mediar un plazo acorde a la complejidad propia de las obras a ejecutar, el que no podrá ser inferior, en ningún caso, a 30 días corridos. Toda aclaración, rectificación o modificación que se desee introducir a las Bases de la Licitación Privada, requerirá la aprobación previa del Inspector Fiscal, y sólo una vez que ello ocurra, deberá ser informada por la Sociedad Concesionaria a todos y cada uno de los licitantes. La Sociedad Concesionaria no podrá tomar contacto por otra vía que la oficiosa, para las invitaciones a participar y para la entrega, aclaraciones, rectificaciones y modificaciones a las Bases de Licitación Privada.

- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes del procedimiento de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quien éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

- vi. La evaluación de las ofertas se efectuará en las siguientes etapas:

- Calificación de la Oferta Técnica: En dicha calificación deberá verificarse si la Oferta Técnica cumple o no con los requisitos

establecidos en las Bases de Licitación Privada. Aquellas Ofertas Técnicas que no cumplan con las Bases de Licitación Privada, quedarán automáticamente descartadas y no se abrirá la correspondiente Oferta Económica. Una vez calificadas técnicamente las ofertas, la Sociedad Concesionaria deberá someter dicha calificación a la consideración del Inspector Fiscal, con todos los antecedentes, actas y documentos correspondientes, quien podrá solicitar la corrección de cualquier error hasta concluir esta parte del proceso, entregando la lista de los proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado.

b) Calificación de la Oferta Económica: La apertura de las Ofertas Económicas se realizará sólo para el caso de aquellos proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado. La Sociedad Concesionaria deberá adjudicar la propuesta de menor valor, siempre que ella cumpla con la totalidad de los requisitos establecidos en las Bases de Licitación Privada.

vii. La adjudicación de la licitación por parte de la Sociedad Concesionaria requerirá el Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 15 días contados desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario, en un plazo de 15 días por parte de la Sociedad Concesionaria.

viii. Dejado sin efecto el procedimiento de licitación, o si no se presentaren ofertas o bien se declarase desierta, la Sociedad Concesionaria deberá iniciar un nuevo proceso de licitación privada, en el plazo que el Inspector Fiscal fije al efecto, con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso.

2.2.9. Sin perjuicio de lo anterior, el valor máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" y las obras derivadas de él, será la cantidad de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor considera el valor total y definitivo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" establecido en el resuelto N° 6 de la resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012, y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, incluidos los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria, los que se estipulan en el numeral 2.2.10 siguiente.

2.2.10. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de gastos de administración e inspección en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por las obras que trata el presente numeral 2.2, se fija en la cantidad única y total de UF 17.500 (Diecisiete Mil Quinientas Unidades de Fomento), netas de IVA.

2.3. Los montos indicados en la presente cláusula, no incluyen el impuesto al valor agregado IVA. A mayor abundamiento, ninguno de los montos referidos en este Convenio Complementario incluye IVA.

2.4. Tratamiento Tributario de las Obras del presente Convenio Complementario
El Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soporte la Sociedad Concesionaria, en relación con las inversiones a que se refiere el presente Convenio Complementario, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

TERCERO: Compensaciones en el Régimen Económico de la Concesión.

Para compensar a la Sociedad Concesionaria por todas las inversiones estipuladas en la cláusula segunda del presente Convenio Complementario, incluidas aquellas dispuestas mediante resolución DGOP (Exenta) N° 1.369, de fecha 21 de marzo de 2012, las partes acuerdan las compensaciones e indemnizaciones que se detallan en la presente cláusula, como un pago único y total, utilizando para ello los siguientes factores del régimen económico del contrato.

3.1. Las partes acuerdan que, a partir del mes calendario subsiguiente a aquel en que se cumpla la condición $MDI_{\text{m}} \geq YTG$ según lo estipulado en la cláusula quinta del Convenio Complementario N° 2, se extenderá el plazo de la concesión hasta el día 30 de septiembre de 2015.

3.2. Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a percibir los ingresos por pasajeros embarcados señalados en el artículo 1.14.1 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

3.3. Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria sólo tendrá derecho a percibir el 80% del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y los servicios considerados en el contrato de concesión. Por lo tanto, a partir del tercer mes calendario, contado desde

aquel en que se cumpla la condición $MDI_{\text{m}} \geq YTG$, la Sociedad Concesionaria pagará a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dentro de los 15 primeros días de cada mes calendario, el 20% del total de ingresos comerciales recibidos el mes calendario anterior. Por ejemplo, si la condición señalada ocurriera en el mes de mayo de 2013, el período de extensión de la concesión se iniciará a contar del 1 de julio de 2013 y el primer pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria a la DGAC será dentro de los 15 primeros días de agosto de 2013, por los ingresos comerciales percibidos en julio de 2013. La auditoría de estos ingresos será efectuada por la Dirección General de Obras Públicas del MOP. Si como resultado de la auditoría de estos ingresos se determina que la Sociedad Concesionaria ha percibido otros ingresos que no hayan sido considerados en la determinación del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y, por tanto, no hubiesen sido considerados como base para el cálculo del 20% que la Sociedad Concesionaria debe pagar a la DGAC, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que corresponda por incumplimiento de lo consignado en el artículo 1.10.12 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión. La aplicación de más de una multa por esta situación, durante el período de extensión de la concesión, será considerada como causal de incumplimiento grave del contrato de concesión. Se deja expresa constancia que los montos considerados como recuperaciones y/o reembolsos de gastos por concepto de: Seguros, Servicios Básicos, cuenta de Compensación de Inversiones del Convenio Complementario N° 1, indemnizaciones, refacturaciones por informes de daños, gastos por cuenta de terceros y contribuciones de bienes raíces que percibe la Sociedad Concesionaria no serán considerados como Ingresos Comerciales.

3.4. Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria tendrá todos los demás derechos y deberes que establecen las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus modificaciones posteriores. Esto incluye la obligación de la Sociedad Concesionaria de:

i. Conservar, mantener y operar la concesión hasta el nuevo plazo otorgado.

ii. Efectuar el pago anual al MOP señalado en el artículo 1.14.5 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por concepto de inspección y control del contrato de concesión.

iii. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el artículo 1.14.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y modificado según lo estipulado en el numeral 5.11 del Convenio Complementario N° 2. El pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria por este concepto asciende a UF 64.000 anuales y deberá ser pagado el día 15 de diciembre de cada año. Sin perjuicio de lo anterior, el pago correspondiente al último año de concesión deberá ser efectuado el último día hábil del mes siguiente al mes de extinción de la concesión y deberá ser calculado de forma proporcional al número de meses que hubiere estado en operación la concesión. En este sentido, considerando lo estipulado en los numerales 3.1 y 3.5 del presente Convenio, el pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria será, a más tardar, el último día hábil de octubre de 2015, por un monto de UF 48.000.

iv. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el numeral 6.2 del Convenio Complementario N° 2, con la precisión que una vez reemplazado el Stage One por el Stage 2 (Sorter), se mantendrá el pago por concepto de mantención y conservación de los equipos respectivos.

v. La DGAC pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria los ingresos que emanen de los contratos y concesiones vigentes, otorgados por la DGAC, según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus posteriores modificaciones.

vi. El MOP pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria el IVA correspondiente que se señala en el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

vii. Mantener vigentes, durante todo el período de extensión de la concesión, los contratos de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, en los mismos términos, condiciones y plazos señalados en los artículos 1.10.19 y 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, respectivamente, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, en caso que producto de las particulares condiciones del mercado de seguros, para el caso del seguro de catástrofe, las compañías consultadas por la Sociedad Concesionaria ofrecieran un deducible superior al máximo definido en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, el Inspector Fiscal podrá autorizar una póliza que considere un deducible superior al máximo, para lo que requerirá la certificación de al menos 3 compañías de seguros, en las que consten las condiciones de mercado aludidas.

viii. Ampliar la vigencia de todas las boletas de garantía de explotación y de garantía adicional, señaladas en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por un período igual al período

de extensión de la concesión. En consecuencia, dichas boletas de garantía deberán tener un plazo de vigencia igual al señalado en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, más el número de meses que se extienda el plazo de la concesión. Se modifica el numeral 6.12 del Convenio Complementario N°2, en razón que la boleta de garantía adicional debe ser presentada 24 meses antes de la extinción de la concesión por un monto de UF 150.000 con un plazo de vigencia de 3 años después de emitida.

CUARTO: Otras Estipulaciones.

- 4.1 De acuerdo a lo establecido en la cláusula Quinta, del Protocolo de Acuerdo, adjunto como Anexo N°5 ítem 1, suscrito con fecha 30 de octubre de 2009, se incorporan al contrato de concesión las siguientes materias:
- 4.1.1 Se reconocen las fechas de término y plena validez de los contratos de subconcesión ya suscritos por la Sociedad Concesionaria en virtud de la autorización otorgada por la Inspección Fiscal, mediante ORD IF 072/2008, de fecha 28 de enero de 2008, referidos en carta CGG 020.08, de fecha 24 de enero de 2008, con fecha de término 31 de diciembre de 2019 y cuya identificación se adjunta como Anexo N° 5, ítem 1. Para el caso de aquellos contratos autorizados el año 2009 y que no se hubieren suscrito al 31 de diciembre de 2011, se estará a lo estipulado en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás disposiciones del contrato de concesión.
- 4.1.2 Se reconoce la fecha de término y la plena validez de los contratos de subconcesión listados en el mismo protocolo, en el numeral 2 de su cláusula segunda, suscritos con anterioridad al oficio ordinario IF N° 675/2008, de fecha 9 de diciembre de 2008.
- 4.1.3 Se reconoce la validez y vigencia de los contratos de subconcesión suscritos con las fechas de término establecidas en el listado adjunto como ítem 2 del Anexo N°5, los que se enmarcan dentro de los rangos acordados entre las partes, de acuerdo a la cláusula segunda numeral 6 del citado protocolo, en términos que la Sociedad Concesionaria estaba facultada para suscribir contratos de subconcesión hasta diciembre de 2015, con fecha posterior a la suscripción del Protocolo y hasta el 30 de noviembre de 2010. Asimismo, desde esa fecha y hasta la suscripción del presente convenio, las partes acordaron que la fecha máxima de los contratos que la Sociedad Concesionaria podía suscribir, es hasta diciembre de 2014.
- 4.1.4 El MOP consignará en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión correspondientes a la relicitación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, el listado de las subconcesiones existentes al momento de la licitación y sus condiciones económicas, de manera que (i) los licitantes tomen conocimiento acerca de la situación de dichos contratos y (ii) el licitante adjudicado respete íntegramente sus términos.
- 4.2 Se autoriza a "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de subconcesión, bajo las regulaciones que se adjuntan como Anexo N°6, ítem 4, Planos de Anteproyecto Bodegas Sur. En virtud que el proyecto Bodegas Sur requiere financiarse en un plazo superior al que resta en el contrato de concesión vigente, se autoriza a la Subconcesionaria que resulte adjudicada en el proceso de licitación del proyecto denominado Edificio Bodegas Sur, a suscribir contratos de subconcesión, por todo el periodo de vigencia del proyecto, el que no podrá superar los 19 años contados desde la fecha de adjudicación del mismo. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá adjudicar el proyecto en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2013, plazo después del cual deberá solicitar las autorizaciones que establece el artículo 1.10.3.C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- Una vez extinguido el contrato de subconcesión, los derechos del concesionario vigente quedarán supeditados a los planes de desarrollo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por lo que, con 6 meses de antelación a la extinción de la subconcesión, éste deberá solicitar al DGOP autorización para seguir explotando las instalaciones del proyecto. Este último, en el plazo de 3 meses contado desde el ingreso de la solicitud de la Concesionaria, se pronunciará sobre la procedencia y plazos de explotación solicitados.
- Se deja constancia que la tarifa máxima que podrá cobrar el concesionario, por el arriendo de las bodegas ubicadas en el primer nivel del edificio Bodegas Sur y por los estacionamientos públicos de vehículos construidos como parte de las inversiones del proyecto Bodegas Sur, serán los que estipula y estipule el contrato de concesión vigente.
- Para todos los efectos de la regulación del contrato de subconcesión del Edificio Bodegas Sur, se entenderá que las referencias a la Sociedad Concesionaria o a SCL, corresponderán a la Sociedad Concesionaria titular del contrato de concesión ya sea SCL o aquella sociedad que a futuro se adjudique el contrato de concesión.
- Se deja constancia que, con el objeto de dar cumplimiento a lo resuelto por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en la Sentencia N°75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, y de mejorar, actualizar y ampliar las

instalaciones donde se desempeñan las empresas que prestan servicios de transporte expreso, llevarlas a los estándares de seguridad establecidos por la OACI y despejar de construcciones la zona colindante con la plataforma oriente del Aeropuerto, en el decreto supremo que aprueba el presente Convenio, se dispone que, sólo para el caso del proyecto Bodegas Sur, no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3 literal A.6 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 4.3 Las partes acuerdan que, mediante el presente acto, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones de explotación y mantención, acordados con el MOP, en dos partes del área de concesión primaria, una comprendida entre los vértices A2, A3, A4 y PA y otra comprendida entre los vértices PB, A7, A8 y PC, como se señala en el plano adjunto en el ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. En esa zona se construirán futuras plataformas aeronáuticas, proyecto que se identifica en el Plano adjunto en el ítem 1 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Cabe hacer presente que estas obras no se incorporarán al contrato de concesión, por lo que la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas.
- En el mismo sentido, las partes acuerdan que, mediante el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones que le otorga el numeral 2.6 del Convenio Complementario N°1 en lo referente a la ejecución de la obra denominada Oficinas de Rampa - Sector Poniente, cuya construcción, conservación, mantención, explotación y operación es de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, para que estos espacios puedan ser utilizados en la construcción de salas de embarque remoto internacional por parte del MOP.
- 4.4 Se deja constancia que, con el objeto de incorporar 16 nuevas posiciones remotas de estacionamiento de aviones, el MOP, fuera del contrato de concesión, construirá una plataforma aeronáutica de aproximadamente 119.000 metros cuadrados, la que absorberá el incremento en el tráfico de pasajeros y que se ubicará hacia el sur de los estacionamientos remotos del Terminal Internacional, en las áreas de concesión que se describen en el numeral 4.3 precedente. En virtud de esta situación y de la descrita en el numeral 4.3 precedente, las partes han acordado que el MOP compensará dicha desafectación, acordando los siguientes derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria:
- 4.4.1 Con el objeto que aquellos subconcesionarios que deban reubicarse, ampliarse o establecerse por primera vez en los recintos que se generan producto de las intervenciones planificadas en el proyecto denominado Fase I tengan un período razonable para amortizar su inversión en la construcción y habilitación de los locales comerciales, dispondrán de un plazo máximo de 5 años de vigencia de los contratos de subconcesión que suscriban con la Sociedad Concesionaria, contados desde la fecha de inicio de operaciones comerciales de cada local comercial. Para estas subconcesiones, la Sociedad Concesionaria sólo podrá percibir una remuneración mensual, hasta el término del contrato de concesión, que cumpla con los siguientes criterios:
- Si se trata de montos variables, que ellos se determinen de igual forma todos los meses (por ejemplo, si se aplica un porcentaje de las ventas, que éste sea el mismo porcentaje todos los meses).
 - Si se trata de montos fijos, el valor económico deberá ser el mismo para cada mes.
 - Si se trata de una combinación de montos fijos y variables, éstos deberán determinarse según se describe en los literales a) o b) del presente numeral 4.4.1, según sea el caso.

En el Anexo N° 6, ítem 2, se adjunta listado y planos de los espacios indicados en el presente numeral.

El Inspector Fiscal aprobará aquellos contratos que cumplan con el criterio de remuneración mensual señalado en el primer párrafo del presente numeral y los requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y en los demás documentos del contrato de concesión.

El Inspector Fiscal deberá aprobar o rechazar los contratos dentro de los 20 días siguientes a la fecha en que éstos sean entregados por la Sociedad Concesionaria en la Inspección Fiscal, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. Una vez aprobados los contratos por el Inspector Fiscal, éste deberá certificar dicha situación ante el Director General de Obras Públicas, remitiéndole copia de todos los antecedentes que forman parte del contrato aprobado. En caso de rechazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 20 días para presentar correcciones y una vez efectuada la presentación de correcciones, se repetirá el proceso descrito en el presente párrafo. Si la Sociedad Concesionaria no presenta las correcciones en el plazo estipulado para ello, el contrato se entenderá rechazado y no podrá volver a presentarse.

- 4.4.2 Considerando la ampliación de la sala de embarque internacional con el consiguiente beneficio para el pasajero, se autoriza a la Sociedad Concesionaria a construir y contratar bajo su costo y riesgo el proyecto denominado

"Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente", adjunto al presente convenio como Anexo N° 5, ítem 4 se atenga a las condiciones, regulaciones y requisitos señalados en el numeral 4.4.1 precedente en todos los espacios ahí intervenidos y habilitados.

- 4.4.3 Las partes acuerdan que debido a la conveniencia de intervenir el Terminal de Pasajeros en la misma oportunidad en que se desarrollen las obras del proyecto denominado Fase I, y a la necesidad de incorporar un Salón Vip con las dimensiones suficientes para albergar el crecimiento proyectado de pasajeros en el corto plazo, la Sociedad Concesionaria podrá suscribir un contrato de subconcesión para la instalación y operación del proyecto Salón Vip, basado en el anteproyecto que se adjunta en el ítem 3 del Anexo N° 5, en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2012. Este contrato se podrá extender como máximo hasta diciembre de 2019 y deberá atenerse a las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

- 4.5 Se modifica lo dispuesto en el numeral 6.7 del Convenio Complementario N° 2 que a su vez modifica el artículo 1.10.2 III, A, letra c) de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá explotar las áreas de estacionamientos públicos para vehículos en general en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, en cantidad acorde con los volúmenes de tráfico de éste y dentro del área de concesión.

La Sociedad Concesionaria estará autorizada para explotar el servicio de estacionamiento de custodia, en la totalidad de la superficie de estacionamientos públicos existentes al interior del perímetro conformado por las calles Jean Mermoz por el Norte, Armando Cortínez por el Oriente, Aurelio Celedón Palma por el Sur y Armando Cortínez por el Poniente.

La Sociedad Concesionaria, de acuerdo a las necesidades del aeropuerto, podrá proponer la creación de nuevas áreas y servicios de estacionamiento, en una superficie a explotar bajo un esquema de tarifas libres, sin perjuicio de las consultas que la Sociedad Concesionaria podrá realizar para tales fines, creciendo en altura (vertical) o en planta, los que deberán ser propuestos al Inspector Fiscal junto a sus antecedentes, para su aprobación. Del mismo modo, en caso que el Inspector Fiscal determine la necesidad de la creación de nuevas áreas de estacionamientos y nuevos servicios de estacionamientos, que requieran nuevas inversiones, podrá solicitarlo a la Sociedad Concesionaria y autorizar a que esta convenga contratos que permitan financiar este tipo de inversiones.

En el caso que los contratos que proponga la Sociedad Concesionaria para resolver lo señalado en el presente numeral, excedan el plazo de término de la concesión, ello se regulará de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10.3. C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, tomando en consideración, adicionalmente, lo señalado en las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

- 4.6 Las partes acuerdan modificar el Área de Concesión, en los términos que se fijan en el nuevo Plano "Área de Concesión Modificada Aeropuerto Arturo Merino Benítez Abril 2012", el que se adjunta en el ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Mediante el presente instrumento, se afectan al área secundaria de concesión los terrenos correspondientes a la denominada Área C del citado plano. En dichas áreas se ejecutarán las inversiones del proyecto denominado Aviación Corporativa contemplado en el numeral 2.2 del presente Convenio, cuya mantención, explotación y operación será de cargo y responsabilidad de la DGAC.

La Sociedad Concesionaria expresamente declara que renuncia a cualquier reclamación e indemnización que le pudiera corresponder, por las modificaciones al área de concesión materia del presente numeral.

- 4.7 Se autoriza a la Sociedad Concesionaria para que, en los terrenos correspondientes al área de concesión denominada Área F, construya y habilite estacionamientos para funcionarios del Aeropuerto, Rent a Car, Custodia o Libre Disposición, acorde a las necesidades que presente el Aeropuerto y que apruebe el Inspector Fiscal.

QUINTO: En todo lo no modificado en el presente Convenio Complementario, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenidas en el decreto supremo MOP N° 1.168, de fecha 5 de diciembre de 1997, en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en las modificaciones contenidas en los Convenios Complementarios N°s 1, 2 y 3 y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión.

SEXTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito, y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido hasta esta fecha respecto de las materias a que se refiere el presente Convenio y de todas las materias relacionadas tanto con el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), su fórmula y los valores que han tomado las variables que componen el mecanismo, así como por los fallos del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

SÉPTIMO: El presente Convenio Complementario tendrá plena validez y vigencia desde la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

OCTAVO: El presente Convenio se firma en cuatro ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Sociedad Concesionaria y dos en el Ministerio de Obras Públicas.

NOVENO: La personería de don Alfonso Juan Lacámara Suárez y de don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, para actuar en nombre y representación de SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, consta del Acta de la 167ª Reunión de Directorio de la sociedad celebrada con fecha 17 de enero de 2012 y reducida a escritura pública con fecha 22 de marzo de 2012, otorgada en la Notaría de Santiago de doña Valeria Ronchera Flores. La personería de don Franco Devillaine Gómez como Director General de Obras Públicas (S), para representar al Ministerio de Obras Públicas, consta en los decretos supremos MOP N° 640, de fecha 20 de septiembre de 2007, y N° 122, de fecha 31 de enero de 2012.

Firman: Franco Devillaine Gómez, Director General de Obras Públicas (S), Ministerio de Obras Públicas; Alfonso Juan Lacámara Suárez, SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria y Marcelo Alejandro Morales Villarroel, SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria.

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 1

COPIA DE RESOLUCIÓN DGOP (EXENTA) N° 1.369,
DE FECHA 21 DE MARZO DE 2012

	Ministerio de Obras Públicas www.mop.cl	
DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA REGIÓN DE LOS LAGOS		
LICITACIÓN PÚBLICA		
OBRA: AMPLIACIÓN Y REMODELACIÓN SERVICIO MÉDICO LEGAL DE ANCUD		
N° ID: 30076861-0. ID: 827-5-1P13 www.mercadopublico.cl.		
REQUISITOS PARTICIPANTES: Empresas contratistas inscritas en registro MOP.		
REGISTRO Y CATEGORÍA: Obras Mayores del Ministerio de Obras Públicas en el Registro de OC. Obras de Arquitectura Categoría 3ª B o superior.		
PLAZO: 270 días corridos.		
FONDOS DISPONIBLES: Se mantendrá en reserva hasta la apertura de la oferta técnica.		
FINANCIAMIENTO: FNDR - Tradicional.		
CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO: Modalidad a Suma Alzada sin reajustes, ni anticipos.		
VENTA DE ANTECEDENTES: Desde el 13 de febrero de 2013 hasta el 27 de febrero de 2013 de 8:30 a 14:00 horas. Se deberá cancelar el valor en cualquier Dirección Regional de Contabilidad y Finanzas del Ministerio de Obras Públicas del país o en O'Higgins 451, 2º piso, Puerto Montt, antes de retirar los antecedentes de licitación, de 8:30 a 17:00 horas, en la oficina de partes de la Dirección Regional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, ubicada en calle O'Higgins 451, 6º piso, Puerto Montt.		
APERTURA: Apertura Técnica: 19 de marzo de 2013 a las 15:00 horas. Apertura Económica: 26 de marzo de 2013 a las 15:00 horas. Ambas en la sala de reuniones de la Dirección de Arquitectura ubicada en O'Higgins 451, piso 6º, Puerto Montt.		
VALOR DE LOS ANTECEDENTES: \$15.000.- más impuesto.		
SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS X REGIÓN DE LOS LAGOS		

documento corregido, custodiado desde la entrega de los planos por la Sociedad Concesionaria. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean insuficientes, este deberá aprobar la segunda etapa dentro del mismo plazo. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, se aplicarán las reglas establecidas en el numeral 5.7 siguiente hasta que la Sociedad Concesionaria subsane dichas observaciones.

5.4. Se deja constancia que los procesos de revisión señalados en los numerales 5.1 y 5.3 precedentes, se realizarán en coherencia con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

5.5. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo máximo de revisión de cada una de las etapas del estudio y sus correcciones, en su caso, se observará o no rechazará los planos o documentos dentro de los plazos máximos señalados, la etapa respectiva se entenderá aprobada.

5.6. En caso que la fecha de entrega de cualquier informe o documento del estudio al Inspector Fiscal, supere el plazo máximo para la aprobación y entrega, se entenderá que el informe o documento respectivo está rechazado, en cuyo caso se aplicará a la Sociedad Concesionaria lo establecido en el artículo 87° del Reglamento para la Concesión de Trabajos de Construcción, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que sean rechazados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

5.7. En caso de atrasos en la entrega de cualquier informe o documento del estudio por parte de la Sociedad Concesionaria, o bien, que en caso que éstos sean rechazados por el Inspector Fiscal, a juicio de la Sociedad Concesionaria no subsanen satisfactoriamente las observaciones emitidas, se aplicará a esta la multa establecida en el artículo 87° del Reglamento para la Concesión de Trabajos de Construcción, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que sean rechazados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

6. ESTABLECERSE que el monto máximo que recibirá el MOP por el estudio denominado "Plan de Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", que cubra los numerales 4° y 5° de la presente Resolución, de conformidad a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en el Cálculo 029/2012, de fecha 17 de mayo de 2012, se fija en la cantidad de \$13.500.000 (Trece y Cinco Mil Quinientos Mil Pesos), más el Impuesto al Valor Agregado (IVA). La cifra definitiva deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal, en base a los costos efectivos del estudio y a los gastos de gestión de la obra sobre dichos costos, que se reconozcan a la Sociedad Concesionaria y que estén considerados dentro de la referida suma.

7. ESTABLECERSE que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que se genere en la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las condiciones de las obras y servicios a que se refiere la presente Resolución, podrá el mismo Impuesto que retribuya el artículo 143° de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con los resultados de una contratación en el Cuadro de Costos.

8. ESTABLECERSE que las modificaciones que hasta la presente Resolución, se realizaron respecto de los demás planes de obligatoria del contrato de concesión.

9. ESTABLECERSE que las modificaciones a la Sociedad Concesionaria, por las modificaciones a las condiciones de las obras y servicios del contrato de concesión, deberán motivarse en la presente Resolución, tanto en el caso del Contrato que el efecto retribuya las partes del contrato de concesión, según el numeral 19° de la presente Resolución.

10. ESTABLECERSE que el Ministerio de Obras Públicas deberá emitir un Plan de Supervisión que contenga las actividades, cronograma y los recursos que se asignarán para la supervisión de la presente Resolución, dentro del plazo de 10 días hábiles desde la fecha de la presente Resolución. En dicho Plan de Supervisión se podrá aprobar los compromisos que intervengan o los que se asignen a los recursos que intervengan las partes para llevar a cabo las actividades que corresponden, el que se emitirá dentro de los 10 días hábiles desde la fecha de la presente Resolución. De igual manera, y de acuerdo a lo establecido en la Ley de Transparencia, se deberá publicar en la página web del Ministerio de Obras Públicas, en el sitio de Internet de la Sociedad Concesionaria y en el sitio de Internet de la Ley de Transparencia, los datos de la presente Resolución y el Plan de Supervisión.

11. DENTRO DEL PLAZO de 10 días hábiles desde la fecha de la presente Resolución, el contratista deberá emitir un informe por "SCT, Terminal Adolfo Barrios, S.A. Sociedad Concesionaria" en relación a la ejecución de las actividades, indicando preliminarmente los costos totales de las actividades. Dichos datos de los costos de las actividades, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de la presente Resolución, deberán ser entregados, una vez en la Comisión de Obras Públicas, antes que una copia autorizada de la presente Resolución, firmada.

12. COMENTARSE la presente Resolución a "SCT, Terminal Adolfo Barrios, S.A. Sociedad Concesionaria", a la Comisión de Obras Públicas, a la Dirección de Ejecución de Obras Públicas, al Inspector Fiscal y demás servicios que correspondan.

ANEXO N° 2
INSUFICIENCIA DE LA OBRA

Resolución de la Comisión de Obras Públicas
N° 029/2012
Firma del Presidente de la Comisión de Obras Públicas
Firma del Secretario de la Comisión de Obras Públicas
Firma del Inspector Fiscal
Firma del Representante de la Sociedad Concesionaria

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 2

INSUFICIENCIA DE LA OBRA

- Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1
- Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
- Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez

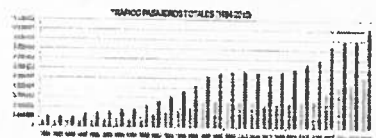


AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ INSUFICIENCIA DE LA OBRA PROYECTO FASE 1

DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
SANTIAGO 2012

INTRODUCCIÓN

La industria aeronáutica a nivel mundial ha tenido un crecimiento sostenido en el tiempo, afectado en etapas por crisis económicas o condiciones puntuales, que en las últimas décadas se ha reflejado en el comportamiento del tráfico aéreo en nuestro país. Lo anterior se refleja en las estadísticas de pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, donde se puede observar cómo se recupera la industria después del estancamiento de los Trámites Comerciales (TCC), las crisis económicas de los últimos años (1980 y 2008) y el impacto que tuvo el brote de influenza (2009).



El Ministerio de Obras Públicas ha respondido a los crecimientos sostenidos por crisis o través de la implementación de infraestructura destinada a aumentar la capacidad de las pistas y mejorar las condiciones de servicio. En 2007 se construyó el Proyecto FAL (Fase 1), en 2009 se construyó el Proyecto MCH (Mejora de la Calidad de Servicio) y en la actualidad se encuentra ejecutando el Proyecto Fase 1, para recuperar las ventas de servicios dañados para la red aeroportuaria del país.

En la actualidad existen algunos procesos de embargo y decomiso que han afectado la capacidad, situación que aumentará en el tiempo a medida que la industria de pasajeros. De acuerdo a las cifras realizadas, se puede ver que la actual infraestructura no es capaz de procesar un flujo de pasajeros a contar del presente año con un nivel de servicio adecuado. La mayoría de los procesos presentan situaciones de congestión crítica, por lo tanto, es necesario ejecutar obras para aliviar los problemas de tráfico del sector y reducir el estancamiento del sistema.

El tráfico de pasajeros observado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, cuya tasa de crecimiento anual es del 11% en los últimos 5 años, alcanzando en 2011 un crecimiento de más de 12 millones de pasajeros, ha provocado algunas situaciones de congestión en el Edificio Terminal del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

PROYECCIONES DEL TRÁFICO

A continuación se muestran las proyecciones de tráfico de pasajeros hasta el año 2022, las que evidencian que el actual Edificio Terminal, que fue dimensionado para procesar un flujo de 10 millones de pasajeros al año, será sobrepasado su capacidad.

AÑO	PROYECCIÓN PASAJEROS TOTALES
2012	12.838.077
2013	13.847.374
2014	14.643.000
2015	15.220.712
2016	16.201.481
2017	17.047.772
2018	17.863.743
2019	18.756.389
2020	19.678.028

Política Internacional (1945-2010)	Cálculo PPA- 1990 = 1.000 pts	Alimentación actual	Diferencia	Unidad
Francia	10	53	+4	10%
Área del Mar del Norte	10,5	11,25	+1	10%
Comunidad Política Europea	10,5	34	+1	10%
Área del Mar del Norte	10,5	380	+200	10%
RUSSIA	1	4	-2	10%
Área de Fines del Mundo	1	85	+5	10%
Salas de Londres	1,1	3,30	+10	10%
Comunidad Política Integrada	1	42	0	10%
Área de Fines del Mundo	1	46	+20	10%
China Medio Oriente	1	5	-1	10%
Área Medio Oriente	1,05	1,15	-1,00	10%
Magister Plan DAC-Africa	1	6	5	10%
Área del Plan DAC-Africa	1	500	+50	10%
Iran Salinas	1,2	1,70	+1,10	10%
Irán Salinas	1	800	+200	10%

Año	Punt Nacional		Punt Internacional	
	Hueso 1	Hueso 30	Hueso 9	Hueso 30
2012	1.020	1.042	1.028	1.054
2013	1.025	1.037	1.045	1.049
2014	0.922	1.038	1.029	1.015
2015	2.187	1.247	1.217	1.288
2016	9.310	1.052	1.008	1.081
2017	8.448	1.054	1.030	1.232
2018	7.588	2.749	1.991	1.607
2019	2.032	2.150	2.008	1.006
2020	2.824	3.256	2.101	1.706

Tiempo Dominio (PSP/MS)	Cálculo Prop- Bici = 0.292 seg	Atención (seg)	Diferencia	Unidad
Cuentas		40	10	80%
Acces al Web para Cuentas		5	007	2.5
CA/NAE		5	0	5
Acces al Fines P/REG		05	50	45
Clases Retiro Espagos		4	3	50%
Acces Retiro Espagos	2.25	1.040	1.190	50%
Salas del Embarque		5	2.000	100%
PAE Salidas		1.067	400	50%
Rede e Ingresos	1.40	0.000	0.000	50%

- Control de Pasaportes (inmigración)
- Control de Seguridad AIGEC (Internacional y Doméstico)
- Centros de Monitoreo de Papeles
- Control SAO-Aduanas
- Hall de Llegadas
- Salas de Embarque

Considerando la condición de un Aeropuerto como sistema, en que cada proceso forma parte de una cadena, es necesario señalar que los procesos que se presentan son de difícil importancia en términos de espacio y capacidad, también se están afectando debido al desahuche producido en los procesos previos y posteriores a ellos. Por lo tanto, de no satisfacer las acciones necesarias, el nivel de servicio de los procesos que cuentan con un dimensionamiento adecuado para las potencias serán también disminuidas.

En el túnel Domènec, la congestión es puntual y es producto de nuestra importante actividad de equipaje y hall de llegadas, actividad que se concentra en el tráfico internacional. Ya en la actualidad estas secciones presentan alta actividad de congestión y hacia el año 2018 el 60% de estos zones se moverá a un 100%.

Considerando la importancia de la obra expuesta anteriormente y lo señalado en el Artículo 26° de la Ley de Concesiones, el Ministerio de Obras Públicas, en conjunto con la Sociedad Concesionaria DCL, ha diseñado un Proyecto de Ampliación de Capacidad de los principales puertos

Figure 8.10

Figure 8.10.7

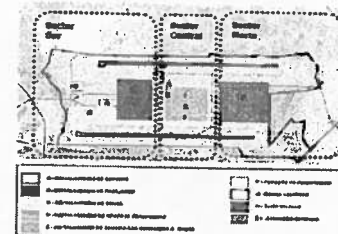
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Informe de Inspección de la OIRA - Fase 1 - Documento de Trabajo número Dos

Class: 8 de 8

DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Mayo 2012

Traducción de Obras para Asociación Corporativa
Asociación de Artistas Nuevos Buenos Aires, Argentina

[illegible]Fig. 202. *Stenocryptus mulleri* (Lange) (1901) (1901)

* Sector Sw: corresponde a las instalaciones asociadas al transporte de aviación comercial (terminal y plataformas de pasajeros y carga, tanto internacional como doméstica)

- Sector Central: corresponde a las instalaciones de apoyo aeroportuario (servicio de salvamento y extracción de aeronaves, torre de control, instalaciones de combustible, subestación eléctrica, agua potable, etc.), actividad corporativa y mantenimiento de aviación comercial (IATA, AIRSPAN y otros operadores).



2

Informe de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

- Sector Norte corresponde a las instalaciones asociadas a la aviación militar y MOAT (Base Aérea de la FACH).
- Respectivamente, el crecimiento y desarrollo del sector central del aeropuerto AFB no ha contado con un concepto de planificación que se haya implementado en el tiempo, por lo tanto, cada uno de los operadores que ahí se encuentran han ido cubriendo sus propias necesidades en virtud de las condiciones que les son otorgadas por DGAC, sin necesariamente tener presente el desarrollo integral del aeropuerto. Esto ha resultado en una falta de eficiencia en la utilización del espacio disponible, así como en la falta de planificación que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, existiendo a la fecha limitaciones para el desarrollo de nuevas instalaciones en función de las siguientes limitaciones:
- Limitación pública que brinda acceso a sector DGAC, esta unidad que se desarrolló a partir del paso bajo nivel siendo bajo calle de rodaje Tanco hacia el sur, divide el sector central en dos sectores independientes (sur y norte), limitando la expansión de las instalaciones desde el este hacia el oeste.
- Dificultad de calles de rodaje: a partir de la disponibilidad actual de calles de rodaje en el área de movimiento del sector central, no existe posibilidad en la actualidad de desarrollar nuevas plataformas para estacionamiento de aeronaves y hangares asociados a las actividades de mantenimiento de aviación comercial y aviación corporativa, existiendo en la actualidad al menos tres plataformas (LAH, ALDRAH) y de operaciones de aviación corporativa, que funcionan bajo la condición de tener cerrado con todo un acceso, situación que afecta el desarrollo futuro de las instalaciones y la operación actual en cuanto a seguridad y fluidez, por ejemplo si una aeronave sufre algún problema en el arribo a una plataforma, la librería por completo.

Junto con los anteriores, conforme a lo definido por DGAC en el Informe de fecha 27 de marzo de 2011 denominado: "Informe sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", el hecho de no contar con un concepto de planificación clara para el sector central, ha provocado la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido que no necesariamente se han desarrollado en la actualidad, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidentes entre aeronaves de distinto tipo, que a su vez son:

- Según los estándares operativos e internacionales, se recomienda en general que la aviación comercial y la aviación corporativa estén separadas en su operación, como una forma de establecer la seguridad operacional y minimizar posibles incidentes entre aeronaves de distinto tipo, que a su vez son:
- La menor entre aeronaves y/o vehículos de apoyo en tierra durante tareas de traslado desde y hacia los centros de mantenimiento.
- Efecto de choque de las aeronaves comerciales sobre aeronaves, equipos y/o personal de tierra de la aviación corporativa.



5

Informe de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Existen instalaciones existentes, para poder cumplir con todos los estándares establecidos por la normativa aeronáutica vigente, se hace necesario evaluar el estado de las mismas y la necesidad de nuevas obras, tal como se muestra en la Fig. N° 4.

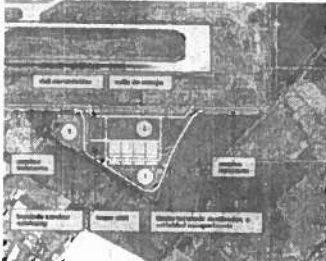


Fig. N° 4: Diagrama de la zona de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez, mostrando la ubicación de las instalaciones existentes y las nuevas a construir.

Se ha estimado preliminarmente que las obras para la aviación corporativa tendrán un valor de \$ 7.500 millones (se ve detallado según resultados del estudio), el valor incluye el costo directo de obras de las plataformas, hangares, edificios (públicos y privados), cercos, asfalto, servicios de agua, electricidad (pública y privada), gas, calefacción, servicios de telecomunicaciones, mantenimiento de la infraestructura (pavimento de pistas, calles de rodaje y hangares) y los costos de operación y mantenimiento de la aviación corporativa, más los gastos generales, impuestos, diseño e IVA.

Los valores anteriormente detallados han sido desarrollados a nivel conceptual considerando las estimaciones definidas a partir de la información del Plan Maestro y los antecedentes investigados a la luz de la experiencia en proyectos de aviación corporativa.

En complemento a lo definido en esta plan, se ha planificado también un desarrollo de infraestructura y largo plazo para el sector sur, donde el Plan



3

Informe de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Es importante señalar que a partir de los procedimientos establecidos a la fecha, la aviación corporativa opera en dicho sector por sus propios medios, a diferencia de la aviación comercial que funciona mediante vehículos de apoyo que "trasciende" en este sector a las aeronaves que deben circular en plataformas y calles de rodaje.

En consecuencia a lo anterior, el Plan Maestro ha identificado en el corto y mediano plazo que el sector central requiere de un ordenamiento para desarrollar principalmente las actividades de mantenimiento y servicios de apoyo aeroportuario de acuerdo a los requerimientos de la demanda de servicios necesarios para la aviación comercial que opera en el aeropuerto AFB. Esto, debido a que dicho sector se presenta como el más eficiente por su proximidad para servir las tareas de mantenimiento menor (corta estadía) asociada al funcionamiento de la plataforma del terminal de pasajeros, rol que el Plan Maestro le asigna a este sector en largo plazo.

Dado que este ordenamiento implica necesariamente el traslado progresivo de la aviación corporativa a otro lugar del aeropuerto AFB, el Plan Maestro ha planificado también la reubicación de las instalaciones asociadas a este tipo de aviación en un nuevo emplazamiento en terrenos localizados hacia el norte del aeropuerto, liberando de esta manera espacios para nuevas instalaciones de mantenimiento y apoyo aeroportuario en el sector central.

En línea a este último punto, MIDESPLAN desarrolló en febrero de 2011 una evaluación preliminar a nivel de perfil, la que incluye entre otras conclusiones lo siguiente:

Se estableció que si bien actualmente la aviación comercial dispone de áreas de mantenimiento en el sector central del aeropuerto, ésta presenta un déficit de espacio que deriva en un aumento de los costos y problemas de seguridad en el servicio, ya que por una parte las operaciones deben ser llevadas a cabo en las áreas de mantenimiento para la aviación comercial y por otra parte deben utilizar la plataforma de estacionamiento de aeronaves del terminal de pasajeros para realizar los trabajos de mantenimiento de línea, con el consecuente problema de seguridad y pagos por el arriendo de la plataforma y puentes de embarque durante las horas que se utilizan.

Esto es consistente con lo establecido en el Plan Maestro donde el punto de vista de la demanda y de acuerdo a la información existente que se recibió, se concluyó que se establece un aumento de la necesidad de espacios para utilizar los servicios de mantenimiento para la aviación comercial y de aviación corporativa, que en virtud de la disponibilidad de áreas del sector central hacen innecesario atender a la demanda de corto plazo para ambas actividades en el sector central.



6

Informe de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Mediante el año 2009 se acordó a la indicada en la Fig. N° 5. La anterior define las obras de corto plazo y requiere reconsiderar la adquisición de nuevos terrenos de acuerdo a la demanda en Plan Maestro, dando cumplimiento a los requerimientos de largo plazo indicados en la Fig. N° 3.

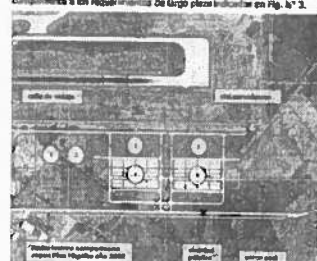


Fig. N° 5: Diagrama de la zona de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez, mostrando la ubicación de las instalaciones existentes y las nuevas a construir.

Se ha estimado preliminarmente que las obras para la aviación corporativa tendrán un valor de \$ 7.500 millones (se ve detallado según resultados del estudio), el valor incluye el costo directo de obras de las plataformas, hangares, edificios (públicos y privados), cercos, asfalto, servicios de agua, electricidad (pública y privada), gas, calefacción, servicios de telecomunicaciones, mantenimiento de la infraestructura (pavimento de pistas, calles de rodaje y hangares) y los costos de operación y mantenimiento de la aviación corporativa, más los gastos generales, impuestos, diseño e IVA.

Los valores anteriormente detallados han sido desarrollados a nivel conceptual considerando las estimaciones definidas a partir de la información del Plan Maestro y los antecedentes investigados a la luz de la experiencia en proyectos de aviación corporativa.

En complemento a lo definido en esta plan, se ha planificado también un desarrollo de infraestructura y largo plazo para el sector sur, donde el Plan



8

Informe de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Requerimiento	Indicador	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Requerimiento 1	Indicador 1	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Fig. N° 6: Diagrama de la zona de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez, mostrando la ubicación de las instalaciones existentes y las nuevas a construir.

Requerimiento	Indicador	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Requerimiento 1	Indicador 1	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Fig. N° 7: Diagrama de la zona de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez, mostrando la ubicación de las instalaciones existentes y las nuevas a construir.

En el contexto del desarrollo del Plan Maestro del aeropuerto AFB, se analizaron diversas alternativas para el desarrollo de las nuevas instalaciones de aviación corporativa conforme a los requerimientos de demanda antes mencionados. La alternativa seleccionada en este caso, considera la planificación en corto, mediano y largo plazo de un área exclusiva para el desarrollo de la aviación corporativa en el costado norte de la pista 37L/20R.

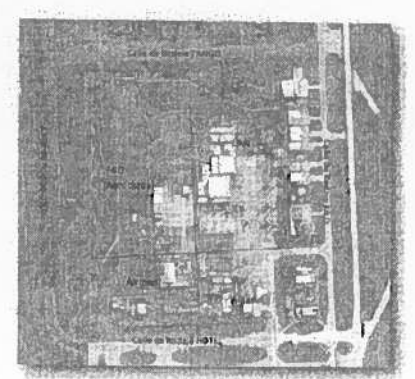
Dicha propuesta surge en una evaluación preliminar a nivel de perfil un beneficio social significativo en consecuencia a que esta genera liberar espacios en el sector central del aeropuerto AFB, permitiendo así atender a la demanda de las instalaciones asociadas al mantenimiento de aviación comercial conforme a lo definido en los requerimientos indicados en la Fig. N° 3. Conforme a lo anterior, se ha planificado en desarrollo de corto plazo para el sector aeronave a partir del Plan Maestro correspondiente a los años para la aviación corporativa que serán ejecutados por el concesionario en el contexto del proyecto "FASE 1" del aeropuerto AFB.

Las obras para la aviación corporativa están orientadas dentro de los terrenos que en la actualidad son de propiedad DGAC y que a la fecha se

INFORME SOBRE LAS OBRAS QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ.

1. UBICACIÓN DE LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En el contexto del desarrollo del Plan Maestro del aeropuerto Arturo Merino Benítez (en adelante AFB) se analizaron las alternativas para el desarrollo de las nuevas instalaciones de aviación corporativa conforme a los requerimientos de demanda antes mencionados. La alternativa seleccionada en este caso, considera la planificación en corto, mediano y largo plazo de un área exclusiva para el desarrollo de la aviación corporativa en el costado norte de la pista 37L/20R.



Página 3 de 5

B. EMPRESAS QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento las AAMAs operan las siguientes empresas:

- LAH Fletes
- TRD Aerocivil
- Aerimar Mantenimiento Aeroespacial
- Servicio Alquila y Transporte Aéreo

C. TIPOS DE AERONAVES QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento operan actualmente tipos aeronáuticos con las siguientes características:

- Airbus A320 con aproximadamente 60 m de envergadura. Código F.
- Boeing 737-300 con aproximadamente 38 m de envergadura. Código P.
- Airbus A350-900, B747-400 y B777-300 con aproximadamente 54 m de envergadura. Código C.
- Boeing 787-900 con aproximadamente 60 m de envergadura. Código G.
- Boeing 747-400 Global Express con aproximadamente 66 m de envergadura. Código E.
- De Havilland Dash 8 con aproximadamente 28 m de envergadura. Código B.
- Boeing 737 MAX 8 con aproximadamente 38 m de envergadura. Código B.
- Boeing 737 MAX 8 con aproximadamente 38 m de envergadura. Código B.
- Boeing 737 MAX 8 con aproximadamente 38 m de envergadura. Código B.
- Boeing 737 MAX 8 con aproximadamente 38 m de envergadura. Código B.

D. TIPOS DE MOVIMIENTOS QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En las áreas de mantenimiento se realizan los siguientes tipos de movimientos:

- Movimientos de vehículos terrestres para personas (códigos C, D y E) y para carga (códigos F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z).
- Movimientos de vehículos terrestres para personas (códigos C, D y E) y para carga (códigos F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z).
- Movimientos de vehículos terrestres para personas (códigos C, D y E) y para carga (códigos F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z).

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Mayo de 2013

C. FLUJO TIPO DE MOVIMIENTO DE AERONAVES EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

- Desde o hacia (A) Aerocivil: las aeronaves que se despegan sobre la base de mantenimiento de (A) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (A).

- Desde o hacia (B) Aerocivil: las aeronaves que se despegan sobre la base de mantenimiento de (B) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (B).

- Desde o hacia (C) Aerocivil: las aeronaves que se despegan sobre la base de mantenimiento de (C) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (C).

- Desde o hacia (D) Aerocivil: las aeronaves que se despegan sobre la base de mantenimiento de (D) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (D).

D. FLUJO TIPO DE MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

- Movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento de (A) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (A).

- Movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento de (B) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (B).

- Movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento de (C) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (C).

- Movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento de (D) al terminal de pasajeros, o bien en el caso de aterrizaje, desde el terminal de pasajeros hacia la base de mantenimiento de (D).

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Mayo de 2013

Página 4 de 5

vectores de (A) Aerocivil y (B) Aerocivil. Los movimientos de vehículos terrestres se realizan sobre la base de mantenimiento de (A) y (B).

D. DEMANDA DE SUPERFICIES PARA DESARROLLO DE AVIACIÓN CORPORATIVA.

De acuerdo a las estimaciones realizadas en el desarrollo de la demanda de aviones corporativos en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, se calculó una demanda de superficies que ronda los 50.000 m², los cuales se distribuyen en hangares y plataformas. Tomando en cuenta que una superficie típica de 4.000 m² es capaz de albergar aproximadamente a 8 aeronaves (código B y C) en forma simultánea, se cree que las superficies que podrían cubrirse de manera permanente se repartirán en Arturo Merino Benítez entre 50 y 100 dependiendo de las áreas que se trate.

E. ESPACIOS FACTIBLES DE HABITAR PARA AVIACIÓN CORPORATIVA.

Tomando en cuenta el plan maestro del aeropuerto, específicamente la red de calles de rodaje para la circulación de aeronaves y los distanciamientos y que a su vez involucran (código F), la única superficie disponible actualmente para desarrollar este tipo de aviones es la ubicada junto a (A) Aerocivil.

En caso que esta superficie se habitara, se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.

F. HABITACIÓN DE OTROS SUPERFICIES.

Tomando en cuenta la asignación que se produce en el sector de las áreas de mantenimiento, se estima que el espacio de superficies que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.

Por este motivo, se hace aconsejable la habitación de un vector para aviones corporativos ubicado en las áreas de mantenimiento y que se estima que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Mayo de 2013

Página 5 de 5

III. CONCLUSIONES.

Tras realizar la demanda del sector de áreas de mantenimiento, sobre los movimientos de vehículos y personas, se concluye que el movimiento actual y proyectado de personas y vehículos, se puede concluir lo siguiente:

- La demanda de superficies necesarias se encuentra contenida y a la espera de la habitación de nuevas áreas para su desarrollo. Los aviones privados que operan en estas instalaciones nuevos tipos, pueden incluso llegar a las mismas.
- La demanda actual de las áreas de mantenimiento de vehículos, se estima que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.
- El desarrollo de nuevas áreas de mantenimiento de vehículos, se estima que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.
- La demanda de superficies necesarias se encuentra contenida y a la espera de la habitación de nuevas áreas para su desarrollo. Los aviones privados que operan en estas instalaciones nuevos tipos, pueden incluso llegar a las mismas.
- La demanda actual de las áreas de mantenimiento de vehículos, se estima que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.
- El desarrollo de nuevas áreas de mantenimiento de vehículos, se estima que se podría un promedio de 100 aviones de aviones corporativos (código A, B y C) que se desplazarán de manera independiente dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que podría ser encontrada en cualquier momento.

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 3

PROYECTO FASE 1

- Item 1: Descripción
- Item 2: Cronograma
- Item 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
- Item 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1

Arturo Merino Benítez
Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Arturo Merino Benítez
Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Arturo Merino Benítez
Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Arturo Merino Benítez
Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Mayo de 2013

DESCRIPCIÓN PROYECTOS FASE 1

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

INTRODUCCIÓN:

El proyecto conceptual denominado FASE 1, ha sido definido y dimensionado para responder a la demanda de pasajeros en hora pico. Debido al alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último periodo, existen ciertas áreas y procesos del Aeropuerto que requieren en el corto plazo de un aumento de capacidad (año 2015).

En respuesta al requerimiento de infraestructura adicional y teniendo en consideración que existe una concesión vigente, la DAP ha definido los obras necesarias para abastecer la demanda de pasajeros en el corto plazo, las cuales deberán ser desarrolladas a nivel de Ingeniería de Detalle, como se detallan en los términos de referencia respectiva. Para el estudio se han usado las recomendaciones contenidas en el "Airport Development Reference Manual de IATA" (edición año 1995 y 2005), para el "Nivel de Servicio C" (estándar definido para los principales aeródromos y aeropuertos del país). Se realizó un análisis de requerimientos de infraestructura, utilizando la Hoja 22 presentada el año 2015. El proyecto Fase 1 fue definido considerando los siguientes objetivos:

- Dar respuesta al déficit de infraestructura detectado.
- Aumentar al máximo el impacto sobre la operación.
- Estimar el máximo la inversión sobre zonas comerciales con el objeto de reducir las compensaciones al "Corporación".
- Aprovechar espacios actualmente subutilizados.

PROYECTOS A DESARROLLAR:

N°	Proyecto	Actual
1	SALA DE EMBAQUE REFINADO INTERNACIONAL	C 00
2	LEGADAS INTERNACIONALES (CONTINGENCIAS ADUANAS)	R 20
3	LEGADAS NACIONALES	D 00
4	CONTINGENCIAS NACIONALES	R 20
5	CONTINGENCIAS INTERNACIONALES	D 00
6	ALCEOS EMBAQUE NACIONAL AVISOS	R 20

[illegible]

		2012	
23/02/2012	8	21/02/2012	9
03/03/2012	10	12/03/2012	11
19/03/2012	12	26/03/2012	13
09/04/2012	15	16/04/2012	16
23/04/2012	17	30/04/2012	18
07/05/2012	19	14/05/2012	20
21/05/2012	21	28/05/2012	22
04/06/2012	23	11/06/2012	24
18/06/2012	25	26/06/2012	26
02/07/2012	27	09/07/2012	28
16/07/2012	29	23/07/2012	30
30/07/2012	31	06/08/2012	32
13/08/2012	33	20/08/2012	34
27/08/2012	35	03/09/2012	36
10/09/2012	37	24/09/2012	38
28/09/2012	39	01/10/2012	40
08/10/2012	41	15/10/2012	42
22/10/2012	43	29/10/2012	44
06/11/2012	45	12/11/2012	46
19/11/2012	47	28/11/2012	48
03/12/2012	49	10/12/2012	50
17/12/2012	51	24/12/2012	52
31/12/2012	1	07/01/2013	2
14/01/2013	3	21/01/2013	4
28/01/2013	5	04/02/2013	6
11/02/2013	7	18/02/2013	8

1. NAME OF THE PARTY
 2. NAME OF THE CANDIDATE
 3. NAME OF THE CANDIDATE

DECEMBER 2011

2 agosto 1967
14-2-67-1000

El ítem 4 del Anexo N° 3 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 3 Planos de "Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

		2011	
18	2/12/11	19	47
19	25/04/2011	20	10
20	21/03/2011	21	19
21	30/05/2011	22	20
22	16/06/2011	23	21
23	30/05/2011	24	22
24	3/06/2011	25	23
25	20/06/2011	26	24
26	27/06/2011	27	25
27	04/07/2011	28	26
28	11/07/2011	29	27
29	18/07/2011	30	28
30	25/07/2011	31	29
31	01/08/2011	32	30
32	08/08/2011	33	31
33	15/08/2011	34	32
34	22/08/2011	35	33
35	29/08/2011	36	34
36	05/09/2011	37	35
37	12/09/2011	38	36
38	19/09/2011	39	37
39	26/09/2011	40	38
40	03/10/2011	41	39
41	10/10/2011	42	40
42	17/10/2011	43	41
43	24/10/2011	44	42
44	31/10/2011	45	43
45	07/11/2011	46	44
46	14/11/2011	47	45
47	21/11/2011	48	46
48	28/11/2011	49	47
49	05/12/2011	50	48
50	12/12/2011	51	49
51	19/12/2011	52	50
52	26/12/2011	1	51
1	02/01/2012	2	52
2	09/01/2012	3	1
3	16/01/2012	4	2
4	23/01/2012	5	3
5	30/01/2012	6	4
6	06/02/2012	7	5
7	13/02/2012	8	6
8	20/02/2012	9	7
9	27/02/2012	10	8
10	06/03/2012	11	9
11	13/03/2012	12	10
12	20/03/2012	13	11
13	27/03/2012	14	12
14	04/04/2012	15	13
15	11/04/2012	16	14
16	18/04/2012	17	15
17	25/04/2012	18	16
18	02/05/2012	19	17
19	09/05/2012	20	18
20	16/05/2012	21	19
21	23/05/2012	22	20
22	30/05/2012	23	21
23	06/06/2012	24	22
24	13/06/2012	25	23

[illegible]

34	8/19/2013	2514
35	8/19/2013	
36	8/19/2013	
37	8/19/2013	
38	8/19/2013	
39	8/19/2013	
40	8/19/2013	
41	8/19/2013	
42	8/19/2013	
43	8/19/2013	
44	8/19/2013	
45	8/19/2013	
46	8/19/2013	
47	8/19/2013	
48	8/19/2013	
49	8/19/2013	
50	8/19/2013	
51	8/19/2013	
52	8/19/2013	
1	8/19/2013	
2	8/19/2013	
3	8/19/2013	
4	8/19/2013	
5	8/19/2013	
6	8/19/2013	
7	8/19/2013	
8	8/19/2013	
9	8/19/2013	
10	8/19/2013	
11	8/19/2013	
12	8/19/2013	
13	8/19/2013	
14	8/19/2013	
15	8/19/2013	
16	8/19/2013	
17	8/19/2013	
18	8/19/2013	
19	8/19/2013	
20	8/19/2013	
21	8/19/2013	
22	8/19/2013	
23	8/19/2013	
24	8/19/2013	
25	8/19/2013	
26	8/19/2013	
27	8/19/2013	
28	8/19/2013	
29	8/19/2013	
30	8/19/2013	
31	8/19/2013	
32	8/19/2013	
33	8/19/2013	
34	8/19/2013	
35	8/19/2013	
36	8/19/2013	
37	8/19/2013	
38	8/19/2013	
39	8/19/2013	
40	8/19/2013	
41	8/19/2013	
42	8/19/2013	
43	8/19/2013	
44	8/19/2013	
45	8/19/2013	
46	8/19/2013	
47	8/19/2013	
48	8/19/2013	
49	8/19/2013	
50	8/19/2013	
51	8/19/2013	
52	8/19/2013	

*Audió
Clásica*
LA RADIO DEL DIARIO OFICIAL

Le acompañamos con la mejor selección de música clásica

Además: - Monitor Legislativo - Diario Oficial de Hoy
- Historias Oficiales - Novedades Editoriales
- Indicadores Económicos

Conéctese a www.diarioficial.cl
una radio nacida en Internet

DIARIO OFICIAL
DE LA REPUBLICA DE CHILE

El ítem 3 del Anexo N° 4 del Convenio Complementario N° 4 corresponde a los Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa, documento del que se anexa referencia correspondiente a su carátula.



CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
ANEXO N° 4 (PM) a Puertos Privados de Aviación Corporativa
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ, CP SANTIAGO

ITEM	Descripción	PRESUPUESTO ESTIMADO		PRECIO UNITARIO (U\$)	TOTAL (U\$)
		VOLÚMEN	CANTIDAD		
1	Asesoría	1	1	20.000	20.000
2	Asesoría	1	1	20.000	20.000
3	Asesoría	1	1	20.000	20.000
4	Asesoría	1	1	20.000	20.000
5	Asesoría	1	1	20.000	20.000
6	Asesoría	1	1	20.000	20.000
7	Asesoría	1	1	20.000	20.000
8	Asesoría	1	1	20.000	20.000
9	Asesoría	1	1	20.000	20.000
10	Asesoría	1	1	20.000	20.000
11	Asesoría	1	1	20.000	20.000
12	Asesoría	1	1	20.000	20.000
13	Asesoría	1	1	20.000	20.000
14	Asesoría	1	1	20.000	20.000
15	Asesoría	1	1	20.000	20.000
16	Asesoría	1	1	20.000	20.000
17	Asesoría	1	1	20.000	20.000
18	Asesoría	1	1	20.000	20.000
19	Asesoría	1	1	20.000	20.000
20	Asesoría	1	1	20.000	20.000
21	Asesoría	1	1	20.000	20.000
22	Asesoría	1	1	20.000	20.000
23	Asesoría	1	1	20.000	20.000
24	Asesoría	1	1	20.000	20.000
25	Asesoría	1	1	20.000	20.000
26	Asesoría	1	1	20.000	20.000
27	Asesoría	1	1	20.000	20.000
28	Asesoría	1	1	20.000	20.000
29	Asesoría	1	1	20.000	20.000
30	Asesoría	1	1	20.000	20.000
31	Asesoría	1	1	20.000	20.000
32	Asesoría	1	1	20.000	20.000
33	Asesoría	1	1	20.000	20.000
34	Asesoría	1	1	20.000	20.000
35	Asesoría	1	1	20.000	20.000
36	Asesoría	1	1	20.000	20.000
37	Asesoría	1	1	20.000	20.000
38	Asesoría	1	1	20.000	20.000
39	Asesoría	1	1	20.000	20.000
40	Asesoría	1	1	20.000	20.000
41	Asesoría	1	1	20.000	20.000
42	Asesoría	1	1	20.000	20.000
43	Asesoría	1	1	20.000	20.000
44	Asesoría	1	1	20.000	20.000
45	Asesoría	1	1	20.000	20.000
46	Asesoría	1	1	20.000	20.000
47	Asesoría	1	1	20.000	20.000
48	Asesoría	1	1	20.000	20.000
49	Asesoría	1	1	20.000	20.000
50	Asesoría	1	1	20.000	20.000
51	Asesoría	1	1	20.000	20.000
52	Asesoría	1	1	20.000	20.000
53	Asesoría	1	1	20.000	20.000
54	Asesoría	1	1	20.000	20.000
55	Asesoría	1	1	20.000	20.000
56	Asesoría	1	1	20.000	20.000
57	Asesoría	1	1	20.000	20.000
58	Asesoría	1	1	20.000	20.000
59	Asesoría	1	1	20.000	20.000
60	Asesoría	1	1	20.000	20.000
61	Asesoría	1	1	20.000	20.000
62	Asesoría	1	1	20.000	20.000
63	Asesoría	1	1	20.000	20.000
64	Asesoría	1	1	20.000	20.000
65	Asesoría	1	1	20.000	20.000
66	Asesoría	1	1	20.000	20.000
67	Asesoría	1	1	20.000	20.000
68	Asesoría	1	1	20.000	20.000
69	Asesoría	1	1	20.000	20.000
70	Asesoría	1	1	20.000	20.000
71	Asesoría	1	1	20.000	20.000
72	Asesoría	1	1	20.000	20.000
73	Asesoría	1	1	20.000	20.000
74	Asesoría	1	1	20.000	20.000
75	Asesoría	1	1	20.000	20.000
76	Asesoría	1	1	20.000	20.000
77	Asesoría	1	1	20.000	20.000
78	Asesoría	1	1	20.000	20.000
79	Asesoría	1	1	20.000	20.000
80	Asesoría	1	1	20.000	20.000
81	Asesoría	1	1	20.000	20.000
82	Asesoría	1	1	20.000	20.000
83	Asesoría	1	1	20.000	20.000
84	Asesoría	1	1	20.000	20.000
85	Asesoría	1	1	20.000	20.000
86	Asesoría	1	1	20.000	20.000
87	Asesoría	1	1	20.000	20.000
88	Asesoría	1	1	20.000	20.000
89	Asesoría	1	1	20.000	20.000
90	Asesoría	1	1	20.000	20.000
91	Asesoría	1	1	20.000	20.000
92	Asesoría	1	1	20.000	20.000
93	Asesoría	1	1	20.000	20.000
94	Asesoría	1	1	20.000	20.000
95	Asesoría	1	1	20.000	20.000
96	Asesoría	1	1	20.000	20.000
97	Asesoría	1	1	20.000	20.000
98	Asesoría	1	1	20.000	20.000
99	Asesoría	1	1	20.000	20.000
100	Asesoría	1	1	20.000	20.000

Anexo 5 ítem 1

Protocolo de Acuerdo de fecha 30 de Octubre de 2009



PROTOCOLO DE ACUERDO

En Santiago de Chile, a 30 de octubre de 2009, entre Ricardo Francisco Colquhoun, en representación del Ministerio de Obras Públicas, en adelante denominado "MOP" y Alberto Juan Leizaola Suárez, chileno, casado, ingeniero civil industrial, cédula nacional de identidad número 5.800.004-4, en representación de "BCL" (en adelante "BCL" o "la Sociedad Concesionaria"), ambos domiciliados en Edificio Rotonda Oficina, 4° piso, Alameda Independencia Arturo Merino Benítez de Santiago, ciudad de Puente Alto, Santiago, en adelante denominada "BCL", se suscribe el siguiente Protocolo de Acuerdo.

PRIMEROS ANTECEDENTES

- Mediante convenio complementario N° 2, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas y BCL, con fecha 2ª de agosto de 2004, aprobado por D. S. MOP N° 858, de fecha 28 de agosto de 2004, publicado en el Diario Oficial de fecha 28 de agosto de 2004, se otorga, en su numeral 8.4, que la concesión se otorgará en un plazo variable, que inicia entre el mes calendario siguiente a aquél en que la "Comisión de Evaluación de Ingresos" (CEI) sea mayor o igual a los "Ingresos Tarifarios Garantizados" (ITG), o bien, si cumple el mes T no se hubiese verificado dicho relación, se otorgará el plazo de concesión hasta por un máximo de 78 meses.
- Que de acuerdo a las bases de licitación del contrato, el concesionario puede optar directamente los servicios distribuidos en bases, o optarlos, por la vía de subconcesiones o terceros.
- Que BCL se encuentra en proceso de negociación de algunos contratos de subconcesión cuyo plazo vigencia ha concluido y está negociando, además, la suscripción de nuevos contratos de subconcesión.
- Que el artículo 1108, letra c.18, de las bases de subconcesión establece que el concesionario no podrá otorgar contratos para la explotación de los servicios distribuidos en bases, por períodos sucesivos al término del contrato de

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 5

CONTRATOS DE SUBCONCESIÓN

- Ítem 1: Protocolo de Acuerdo de Fecha 30 de Octubre de 2009
- Ítem 2: Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo
- Ítem 3: Anteproyecto Salón VIP
- Ítem 4: Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente

concesión, en cuyo caso, éstos deberán contar con la autorización del Director General de Obras Públicas y de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- Que el hecho de haber establecido un plazo variable de término de la concesión, evita los alcances económicos de la negociación de los contratos de subconcesión lo cual garantiza la compra al cumplimiento de los requisitos adicionales que deben tener los contratos de subconcesión que excedan la fecha de término de la concesión, señalados en el mencionado artículo 1103, letra c.18 de las bases.
- Que, atendiendo las dificultades que se están planteando en las negociaciones de los contratos de subconcesión que se encuentran realizando BCL, y en consecuencia, se hace necesario definir una fecha específica de término de la concesión, de acuerdo a las proyecciones de pasajeros actualizadas, a objeto de establecer las condiciones bajo las cuales se suscriben los contratos de subconcesión, lo que implica sus partes a suscribir el presente Protocolo de Acuerdo.

SEGUNDO: ACUERDOS

- Mediante este instrumento se ratifica la autorización otorgada a BCL por la Inspección Fiscal, mediante oficio ORD IF N° 072/2009, de fecha 28 de mayo de 2009, para suscribir los contratos de subconcesión referidos en carta CGG 020 05, de fecha 24 de enero de 2009, que consideran como fecha de término el 31 de diciembre de 2016.
- En el mismo sentido se dejó expresa constancia de la validez que tienen los contratos de subconcesión, cuya fecha de término es el 31 de diciembre de 2016 o una fecha anterior, suscritos por BCL, con la entidad del Oficio Ordinario IF N° 075/2008 de fecha 9 de diciembre de 2008, del Inspector Fiscal, de modo que se suscriben los contratos de subconcesión que se encuentran en proceso de suscripción, con la siguiente:

N°	CONTRATO	FECHA DE TÉRMINO
1612	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1613	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1614	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1615	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1616	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1617	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1618	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1619	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1620	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1621	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1622	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1623	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1624	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1625	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1626	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1627	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1628	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1629	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1630	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1631	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1632	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1633	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1634	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1635	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1636	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1637	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1638	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1639	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1640	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1641	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1642	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1643	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1644	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1645	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1646	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1647	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1648	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1649	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1650	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1651	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1652	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1653	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1654	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1655	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1656	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1657	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1658	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1659	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1660	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1661	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1662	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1663	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1664	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1665	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1666	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1667	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1668	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1669	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1670	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1671	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1672	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1673	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1674	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1675	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1676	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1677	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1678	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1679	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1680	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1681	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1682	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1683	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1684	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1685	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1686	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1687	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1688	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1689	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1690	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1691	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1692	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1693	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1694	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1695	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1696	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1697	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1698	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1699	ALFARACIA S.A.	31-12-2016
1700	ALFARACIA S.A.	31-12-2016

- Se dejó establecido que las modificaciones introducidas en el presente instrumento, no constituyen un contrato con los efectos de demanda para poder hacer las proyecciones del MOP, ya que éstas se realizaron con carácter informativo, por lo tanto las modificaciones, tal como señala el referido Oficio Ordinario IF N° 072/2009 se suscriben

- dentro de lo que establece el marco del contrato de concesión, dado que el convenio complementario N° 2, indica que el plazo máximo de la concesión será de 78 meses a partir del año 2014, lo que no se cumple la relación que en el numeral 8.4 del convenio se indica. En cuanto a los contratos indicados en el numeral 2 del presente protocolo, y de acuerdo a los antecedentes referidos a la vista en esta fecha, se suscriben, según las proyecciones de pasajeros, que el plazo máximo de término del contrato de concesión sería el máximo definido en el convenio complementario N° 2, por lo que dichos contratos no exceden el plazo de término de la concesión.
- Para los efectos de dar un marco de negociación a los nuevos contratos de subconcesión que BCL celebre a contar de la fecha del presente Protocolo, y en función de lo que se señala en el numeral siguiente, las partes acuerdan establecer como fecha de término de la concesión el 31 de diciembre de 2016, atendidas las últimas proyecciones de pasajeros realizadas por BCL y el MOP.

- A consecuencia de lo anterior, los contratos de subconcesión que se suscriben a partir de la fecha del presente protocolo, que emulan la fecha establecida por las partes como fecha de término de la concesión, con la excepción de los señalados en los numerales 1 y 2, procedentes, respectivamente de las autorizaciones señaladas en el artículo 1108, letra c.18, de las bases, o dentro de la fecha sea modificada por lo dispuesto en el numeral cuatro siguiente.
- Las partes acuerdan que, en el mes de noviembre de cada año, el MOP, DOPAC y BCL, revisarán conjuntamente las proyecciones de pasajeros a objeto de confirmar o ajustar, como fecha de término de la concesión para efectos del presente Protocolo, el 31 de diciembre de 2016.
- Las partes dejan establecido que los resultados de las futuras proyecciones de pasajeros no elevarán las autorizaciones en los contratos de subconcesión que han sido otorgados en virtud del presente documento.

TERCERO:

Se deja constancia de la conformidad de la DGAC en la suscripción de este protocolo y los términos y condiciones aquí indicados.

QUINTO:

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, las partes acuerdan expresamente que las modificaciones a este Protocolo serán recogidas e incorporadas en el próximo convenio complementario a que suscriban.

SEXTO:

Así también, en las Bases de Licitación de la nueva concesión se deberá consignar el listado de las subcontratantes existentes al momento de la licitación, de manera que las empresas licitantes tengan conocimiento de la situación de las empresas de subcontratación, las cuales continúan vigentes sin modificaciones. Las mencionadas Bases de Licitación deberán contemplar las disposiciones necesarias para que el nuevo concesionario asuma las obligaciones y derechos que emanan de dichos contratos de subcontratación.

SEPTIMO: EJEMPLARES

El presente instrumento, se firma en tres ejemplares de igual tenor y valor, quedando uno en poder de cada una de las Partes.

[Firma]
Rafael I. Pacheco Cordero
Representante del Servicio de Obras
Aerodromo

[Firma]
Antonio J. San Esteban S. S. S. S.
SCL Terminal Aérea de Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria

[Firma]
José María Pérez
General de Brigada Aérea (R)
Director General de Aeronáutica Civil

Anexo 5 ítem 2

Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo

CONTRATOS SUSCRITOS BAJO LAS CONDICIONES DEL PROTOCOLO
ANEXO 5 ÍTEM 2

N°	CONTRATO	FECHA	VALOR	FECHA	VALOR
1001	CONTRATO N° 1	2012/01/10	1.000.000	2012/01/10	1.000.000
1002	CONTRATO N° 2	2012/01/15	1.000.000	2012/01/15	1.000.000
1003	CONTRATO N° 3	2012/01/20	1.000.000	2012/01/20	1.000.000
1004	CONTRATO N° 4	2012/01/25	1.000.000	2012/01/25	1.000.000
1005	CONTRATO N° 5	2012/02/01	1.000.000	2012/02/01	1.000.000
1006	CONTRATO N° 6	2012/02/05	1.000.000	2012/02/05	1.000.000
1007	CONTRATO N° 7	2012/02/10	1.000.000	2012/02/10	1.000.000
1008	CONTRATO N° 8	2012/02/15	1.000.000	2012/02/15	1.000.000
1009	CONTRATO N° 9	2012/02/20	1.000.000	2012/02/20	1.000.000
1010	CONTRATO N° 10	2012/02/25	1.000.000	2012/02/25	1.000.000
1011	CONTRATO N° 11	2012/03/01	1.000.000	2012/03/01	1.000.000
1012	CONTRATO N° 12	2012/03/05	1.000.000	2012/03/05	1.000.000
1013	CONTRATO N° 13	2012/03/10	1.000.000	2012/03/10	1.000.000
1014	CONTRATO N° 14	2012/03/15	1.000.000	2012/03/15	1.000.000
1015	CONTRATO N° 15	2012/03/20	1.000.000	2012/03/20	1.000.000
1016	CONTRATO N° 16	2012/03/25	1.000.000	2012/03/25	1.000.000
1017	CONTRATO N° 17	2012/04/01	1.000.000	2012/04/01	1.000.000
1018	CONTRATO N° 18	2012/04/05	1.000.000	2012/04/05	1.000.000
1019	CONTRATO N° 19	2012/04/10	1.000.000	2012/04/10	1.000.000
1020	CONTRATO N° 20	2012/04/15	1.000.000	2012/04/15	1.000.000
1021	CONTRATO N° 21	2012/04/20	1.000.000	2012/04/20	1.000.000
1022	CONTRATO N° 22	2012/04/25	1.000.000	2012/04/25	1.000.000
1023	CONTRATO N° 23	2012/05/01	1.000.000	2012/05/01	1.000.000
1024	CONTRATO N° 24	2012/05/05	1.000.000	2012/05/05	1.000.000
1025	CONTRATO N° 25	2012/05/10	1.000.000	2012/05/10	1.000.000
1026	CONTRATO N° 26	2012/05/15	1.000.000	2012/05/15	1.000.000
1027	CONTRATO N° 27	2012/05/20	1.000.000	2012/05/20	1.000.000
1028	CONTRATO N° 28	2012/05/25	1.000.000	2012/05/25	1.000.000
1029	CONTRATO N° 29	2012/06/01	1.000.000	2012/06/01	1.000.000
1030	CONTRATO N° 30	2012/06/05	1.000.000	2012/06/05	1.000.000
1031	CONTRATO N° 31	2012/06/10	1.000.000	2012/06/10	1.000.000
1032	CONTRATO N° 32	2012/06/15	1.000.000	2012/06/15	1.000.000
1033	CONTRATO N° 33	2012/06/20	1.000.000	2012/06/20	1.000.000
1034	CONTRATO N° 34	2012/06/25	1.000.000	2012/06/25	1.000.000
1035	CONTRATO N° 35	2012/07/01	1.000.000	2012/07/01	1.000.000
1036	CONTRATO N° 36	2012/07/05	1.000.000	2012/07/05	1.000.000
1037	CONTRATO N° 37	2012/07/10	1.000.000	2012/07/10	1.000.000
1038	CONTRATO N° 38	2012/07/15	1.000.000	2012/07/15	1.000.000
1039	CONTRATO N° 39	2012/07/20	1.000.000	2012/07/20	1.000.000
1040	CONTRATO N° 40	2012/07/25	1.000.000	2012/07/25	1.000.000
1041	CONTRATO N° 41	2012/08/01	1.000.000	2012/08/01	1.000.000
1042	CONTRATO N° 42	2012/08/05	1.000.000	2012/08/05	1.000.000
1043	CONTRATO N° 43	2012/08/10	1.000.000	2012/08/10	1.000.000
1044	CONTRATO N° 44	2012/08/15	1.000.000	2012/08/15	1.000.000
1045	CONTRATO N° 45	2012/08/20	1.000.000	2012/08/20	1.000.000
1046	CONTRATO N° 46	2012/08/25	1.000.000	2012/08/25	1.000.000
1047	CONTRATO N° 47	2012/09/01	1.000.000	2012/09/01	1.000.000
1048	CONTRATO N° 48	2012/09/05	1.000.000	2012/09/05	1.000.000
1049	CONTRATO N° 49	2012/09/10	1.000.000	2012/09/10	1.000.000
1050	CONTRATO N° 50	2012/09/15	1.000.000	2012/09/15	1.000.000
1051	CONTRATO N° 51	2012/09/20	1.000.000	2012/09/20	1.000.000
1052	CONTRATO N° 52	2012/09/25	1.000.000	2012/09/25	1.000.000
1053	CONTRATO N° 53	2012/10/01	1.000.000	2012/10/01	1.000.000
1054	CONTRATO N° 54	2012/10/05	1.000.000	2012/10/05	1.000.000
1055	CONTRATO N° 55	2012/10/10	1.000.000	2012/10/10	1.000.000
1056	CONTRATO N° 56	2012/10/15	1.000.000	2012/10/15	1.000.000
1057	CONTRATO N° 57	2012/10/20	1.000.000	2012/10/20	1.000.000
1058	CONTRATO N° 58	2012/10/25	1.000.000	2012/10/25	1.000.000
1059	CONTRATO N° 59	2012/11/01	1.000.000	2012/11/01	1.000.000
1060	CONTRATO N° 60	2012/11/05	1.000.000	2012/11/05	1.000.000
1061	CONTRATO N° 61	2012/11/10	1.000.000	2012/11/10	1.000.000
1062	CONTRATO N° 62	2012/11/15	1.000.000	2012/11/15	1.000.000
1063	CONTRATO N° 63	2012/11/20	1.000.000	2012/11/20	1.000.000
1064	CONTRATO N° 64	2012/11/25	1.000.000	2012/11/25	1.000.000
1065	CONTRATO N° 65	2012/12/01	1.000.000	2012/12/01	1.000.000
1066	CONTRATO N° 66	2012/12/05	1.000.000	2012/12/05	1.000.000
1067	CONTRATO N° 67	2012/12/10	1.000.000	2012/12/10	1.000.000
1068	CONTRATO N° 68	2012/12/15	1.000.000	2012/12/15	1.000.000
1069	CONTRATO N° 69	2012/12/20	1.000.000	2012/12/20	1.000.000
1070	CONTRATO N° 70	2012/12/25	1.000.000	2012/12/25	1.000.000

N°	CONTRATO	FECHA	VALOR	FECHA	VALOR
1071	CONTRATO N° 71	2013/01/01	1.000.000	2013/01/01	1.000.000
1072	CONTRATO N° 72	2013/01/05	1.000.000	2013/01/05	1.000.000
1073	CONTRATO N° 73	2013/01/10	1.000.000	2013/01/10	1.000.000
1074	CONTRATO N° 74	2013/01/15	1.000.000	2013/01/15	1.000.000
1075	CONTRATO N° 75	2013/01/20	1.000.000	2013/01/20	1.000.000
1076	CONTRATO N° 76	2013/01/25	1.000.000	2013/01/25	1.000.000
1077	CONTRATO N° 77	2013/02/01	1.000.000	2013/02/01	1.000.000
1078	CONTRATO N° 78	2013/02/05	1.000.000	2013/02/05	1.000.000
1079	CONTRATO N° 79	2013/02/10	1.000.000	2013/02/10	1.000.000
1080	CONTRATO N° 80	2013/02/15	1.000.000	2013/02/15	1.000.000
1081	CONTRATO N° 81	2013/02/20	1.000.000	2013/02/20	1.000.000
1082	CONTRATO N° 82	2013/02/25	1.000.000	2013/02/25	1.000.000
1083	CONTRATO N° 83	2013/03/01	1.000.000	2013/03/01	1.000.000
1084	CONTRATO N° 84	2013/03/05	1.000.000	2013/03/05	1.000.000
1085	CONTRATO N° 85	2013/03/10	1.000.000	2013/03/10	1.000.000
1086	CONTRATO N° 86	2013/03/15	1.000.000	2013/03/15	1.000.000
1087	CONTRATO N° 87	2013/03/20	1.000.000	2013/03/20	1.000.000
1088	CONTRATO N° 88	2013/03/25	1.000.000	2013/03/25	1.000.000
1089	CONTRATO N° 89	2013/04/01	1.000.000	2013/04/01	1.000.000
1090	CONTRATO N° 90	2013/04/05	1.000.000	2013/04/05	1.000.000
1091	CONTRATO N° 91	2013/04/10	1.000.000	2013/04/10	1.000.000
1092	CONTRATO N° 92	2013/04/15	1.000.000	2013/04/15	1.000.000
1093	CONTRATO N° 93	2013/04/20	1.000.000	2013/04/20	1.000.000
1094	CONTRATO N° 94	2013/04/25	1.000.000	2013/04/25	1.000.000
1095	CONTRATO N° 95	2013/05/01	1.000.000	2013/05/01	1.000.000
1096	CONTRATO N° 96	2013/05/05	1.000.000	2013/05/05	1.000.000
1097	CONTRATO N° 97	2013/05/10	1.000.000	2013/05/10	1.000.000
1098	CONTRATO N° 98	2013/05/15	1.000.000	2013/05/15	1.000.000
1099	CONTRATO N° 99	2013/05/20	1.000.000	2013/05/20	1.000.000
1100	CONTRATO N° 100	2013/05/25	1.000.000	2013/05/25	1.000.000

Anexo 195

Ítem 3 - Descripción Proyecto Salón Vip

El presente convenio tiene por objeto desarrollar el proyecto que se describe en un futuro Salón Vip de atención a pasajeros de negocios y en su caso, el espacio de desarrollo de una nueva oficina y el espacio de construcción proyectada del edificio central ubicado entre el terminal existente y el edificio denominado Rotonda Poniente. La superficie a desarrollar, estimada en aproximadamente 2.200 metros cuadrados y será repartida en tres partes iguales. Todas las partes características tanto estructurales como mecánicas del edificio de un nivel construido en concreto armado y con un sistema de ventilación por medio de extractores.

En las mismas serán desarrollados a modo de plantas: floors y floors para poder evaluar el futuro proyecto de habitación exterior.

Se construye una terminal con un área de 12.000 metros cuadrados, se construye un grupo de 100 metros cuadrados con conexión al nivel inferior, sector de 12.000 metros cuadrados, se construye un grupo de 100 metros cuadrados.

Los nuevos edificios serán proyectados priorizando las áreas generadas hacia el norte al que se le construye un nivel de acceso desde el interior. La cubierta será de los mismos materiales técnicos y estéticos que el edificio terminal.

Anexo 195

Ítem 4 - Descripción del Proyecto Losa Interior Rotonda Poniente

El presente tiene por objeto desarrollar una losa en el sector 2200 (altura 10 m, 20 m) ocupando el nivel existente en el interior del edificio denominado Rotonda Poniente.

La losa se desarrollará a modo de edificio estructural independiente del resto mediante un sistema estructural de vigas y pilares fundados a través de pilotes en el nivel 0,0.

La propuesta tiene por objeto generar un espacio comercial de 10.000 metros cuadrados y construido de la estructura existente, en el mismo nivel, del nuevo edificio central. Ello se realiza a través de la construcción de un edificio independiente del sector de embarque internacional. Los locales que se incorporan son:

Área Comercial	m²
Salón VIP	1.000
Área de	1.000
Rotonda	1.000
TOTAL	3.000

El ítem 4 del Anexo N° 5 del Convenio Complementario N° 4 Incluye copia de 1 Plano del "Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente", el que por razones técnicas no se transcribe en el presente Decreto Supremo.

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 6

PLANOS

- Ítem 1: Plano Plataforma para estacionamientos remotos
- Ítem 2: Plano de Espacios Intervénidos y generados por Fase 1
- Ítem 3: Plano de Área de Concesión
- Ítem 4: Planos de Anteproyecto Bodegas Sur
- Ítem 5: Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur

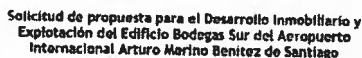
El ítem 3 del Anexo N° 5 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 4 Planos del "Anteproyecto Salón VIP", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

PLANO DE ÁREA DE CONCESIÓN

Las coordenadas de cada una de las áreas mencionadas, se detallan en el Anexo N° 5, Hoja N° 4.

El ítem 5 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 corresponde a las Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur, documentos de los que se anexa referencia correspondiente a sus respectivas carátulas.

Sección de Asesoría para el Desarrollo Científico y Tecnológico del Instituto Mexicano de Investigaciónes de la Universidad Nacional Autónoma de México



CONTINUITY OF SUBSTITUTIONS

M. L. TERMINAL, APOLO 13, JACOBO A. M. URDAD (CON FUNDACIÓN)

[illegible]

1. ANTICORRUPSION

11 M. L. Terminal Area Surveys S. & S. Terminal Excavations.

[illegible]

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 7

EJEMPLOS NUMÉRICOS

- Item 1: Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17
- Item 2: Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1

ANEXO N° 7

EJEMPLOS NUMÉRICOS

ITEM N° 1

Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
ANEXO N° 7 - ÍTEM 1
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

Caso 1

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.041.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 88.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 1.016.000 -

Dado que el costo es UF 1.041.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto que acompaña al Item 1 del Anexo N° 7, hasta quedar el presupuesto a su cargo en un monto de UF 1.041.000. Asimismo, para el presupuesto referido para los otros subproyectos no se presupuestará, lo tiene que el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos.

Se incorporan otros subproyectos:
Banco Nivel 4 (Prioridad 1) UF 14.100 -
CUB plataforma (Prioridad 2) UF 10.000 -

Al incorporar estos datos al costo de las inversiones de la Fase 1 se llega a UF 1.055.100, superando en UF 14.100 el presupuesto. Debido a lo anterior, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos, lo tiene que el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos.

Caso 2

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.000.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 85.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 915.000 -

Dado que el costo es UF 1.000.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto que acompaña al Item 1 del Anexo N° 7, hasta quedar el presupuesto a su cargo en un monto de UF 1.000.000. Asimismo, para el presupuesto referido para los otros subproyectos no se presupuestará, lo tiene que el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos.

Se incorporan otros subproyectos:
Banco Nivel 4 (Prioridad 1) UF 15.000 -
CUB plataforma (Prioridad 2) UF 10.000 -
Banco Nivel 4 (Prioridad 3) UF 11.000 -
Banco Nivel 4 (Prioridad 4) UF 10.000 -
Banco Nivel 4 (Prioridad 5) UF 11.000 -
CUB plataforma (Prioridad 6) UF 10.000 -

Al incorporar estos datos al costo de las inversiones de la Fase 1 se llega a UF 1.026.000, superando en UF 26.000 el presupuesto. Debido a lo anterior, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos, lo tiene que el Inspector Fiscal debe incorporar los datos del Anexo 7 y la leyenda de los subproyectos.

Página 1 de 1
Fecha de actualizaciónCONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
ANEXO N° 7 - ÍTEM 2
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

ANEXO N° 7

EJEMPLOS NUMÉRICOS

ITEM N° 2

Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
ANEXO N° 7 - ÍTEM 2
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

AJUSTES DE INVERSIÓN A FASE 1

Item	Descripción	Presupuesto (UF)
1	Orden de inversión	15.000
2	Presupuesto de inversión	15.000
3	Orden de inversión	11.000
4	Orden de inversión	10.000
5	Orden de inversión	11.000
6	Orden de inversión	11.000
7	Orden de inversión	11.000
8	Orden de inversión	11.000
9	Orden de inversión	11.000
10	Orden de inversión	11.000
11	Orden de inversión	11.000
12	Orden de inversión	11.000
13	Orden de inversión	11.000
14	Orden de inversión	11.000
15	Orden de inversión	11.000
16	Orden de inversión	11.000
17	Orden de inversión	11.000
18	Orden de inversión	11.000
19	Orden de inversión	11.000
20	Orden de inversión	11.000
21	Orden de inversión	11.000
22	Orden de inversión	11.000
23	Orden de inversión	11.000
24	Orden de inversión	11.000
25	Orden de inversión	11.000
26	Orden de inversión	11.000
27	Orden de inversión	11.000
28	Orden de inversión	11.000
29	Orden de inversión	11.000
30	Orden de inversión	11.000
31	Orden de inversión	11.000
32	Orden de inversión	11.000
33	Orden de inversión	11.000
34	Orden de inversión	11.000
35	Orden de inversión	11.000
36	Orden de inversión	11.000
37	Orden de inversión	11.000
38	Orden de inversión	11.000
39	Orden de inversión	11.000
40	Orden de inversión	11.000
41	Orden de inversión	11.000
42	Orden de inversión	11.000
43	Orden de inversión	11.000
44	Orden de inversión	11.000
45	Orden de inversión	11.000
46	Orden de inversión	11.000
47	Orden de inversión	11.000
48	Orden de inversión	11.000
49	Orden de inversión	11.000
50	Orden de inversión	11.000
51	Orden de inversión	11.000
52	Orden de inversión	11.000
53	Orden de inversión	11.000
54	Orden de inversión	11.000
55	Orden de inversión	11.000
56	Orden de inversión	11.000
57	Orden de inversión	11.000
58	Orden de inversión	11.000
59	Orden de inversión	11.000
60	Orden de inversión	11.000
61	Orden de inversión	11.000
62	Orden de inversión	11.000
63	Orden de inversión	11.000
64	Orden de inversión	11.000
65	Orden de inversión	11.000
66	Orden de inversión	11.000
67	Orden de inversión	11.000
68	Orden de inversión	11.000
69	Orden de inversión	11.000
70	Orden de inversión	11.000
71	Orden de inversión	11.000
72	Orden de inversión	11.000
73	Orden de inversión	11.000
74	Orden de inversión	11.000
75	Orden de inversión	11.000
76	Orden de inversión	11.000
77	Orden de inversión	11.000
78	Orden de inversión	11.000
79	Orden de inversión	11.000
80	Orden de inversión	11.000
81	Orden de inversión	11.000
82	Orden de inversión	11.000
83	Orden de inversión	11.000
84	Orden de inversión	11.000
85	Orden de inversión	11.000
86	Orden de inversión	11.000
87	Orden de inversión	11.000
88	Orden de inversión	11.000
89	Orden de inversión	11.000
90	Orden de inversión	11.000
91	Orden de inversión	11.000
92	Orden de inversión	11.000
93	Orden de inversión	11.000
94	Orden de inversión	11.000
95	Orden de inversión	11.000
96	Orden de inversión	11.000
97	Orden de inversión	11.000
98	Orden de inversión	11.000
99	Orden de inversión	11.000
100	Orden de inversión	11.000

Este anexo tiene fines de ejemplo, no tiene que la oferta por los otros subproyectos de la Fase 1 presupuestará y se presupuestará. Cuando se realice la oferta se incorporará con la oferta por el subproyecto para el mismo caso.

Caso 1

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.041.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 88.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 1.016.000 -

Dado que el costo es UF 1.041.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto.

Caso 2

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.000.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 85.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 915.000 -

Dado que el costo es UF 1.000.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto.

Página 1 de 1
Fecha de actualizaciónPágina 1 de 1
Fecha de actualizaciónCONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
ANEXO N° 7 - ÍTEM 2
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

AJUSTES DE INVERSIÓN DE AVIACIÓN CORPORATIVA

ITEM	DESIGNACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO (UF)	TOTAL UF
1	Ingeniería	UF	1	20.000	20.000
2	Redacción	UF	1	20.000	20.000
3	Validación	UF	1	20.000	20.000
4	Construcción y montaje de apoyo	UF	1	20.000	20.000
5	Instalación de equipos de apoyo	UF	1	20.000	20.000
6	Plataforma	UF	1	20.000	20.000
COSTO ESTIMADO TOTAL					120.000

Este anexo tiene fines de ejemplo, no tiene que la oferta por los otros subproyectos de la Fase 1 presupuestará y se presupuestará. Cuando se realice la oferta se incorporará con la oferta por el subproyecto para el mismo caso.

Caso 1

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.041.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 88.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 1.016.000 -

Dado que el costo es UF 1.041.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto.

Caso 2

El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.000.000, según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.14 UF 85.000 -
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 915.000 -

Dado que el costo es UF 1.000.000, el Inspector Fiscal debe incorporar los datos de la tabla en el presupuesto.

Página 1 de 1
Fecha de actualizaciónPágina 1 de 1
Fecha de actualización

II Dentro del plazo de 10 días hábiles contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente decreto supremo, tres transcripciones de éste serán suscritas ante notario por "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizarse ante el mismo notario uno de los ejemplares conjuntamente con un original del Convenio Complementario que se aprueba. Dentro de los cinco días hábiles siguientes, una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras

Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

Anótese, tómese razón y publíquese. - SFBASTIAN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Laurence Golborne Riveros, Ministro de Obras Públicas.- Felipe Larraín Bascuñán, Ministro de Hacienda.
Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atte. a Ud., Mariana Concha Mathiesen, Subsecretaria de Obras Públicas Subrogante.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
División de Infraestructura y Regulación
Subdivisión Jurídica

Cursa con alcance el decreto N° 256, de 2012, del Ministerio de Obras Públicas

N° 7.831.- Santiago, 4 de febrero de 2013.

La Contraloría General ha dado curso al instrumento del rubro, que modifica por razones de interés público las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", y aprueba Convenio Complementario N° 4, en atención a lo manifestado en el oficio N° 201, de 2013, de ese Ministerio, sólo en tanto da cuenta de antecedentes conforme a los cuales las materias de que se trata se corresponden con el objeto de la concesión, y se considera una ampliación del área de la misma al efecto.

Con el alcance que precede, se ha tomado razón del acto administrativo de la suma. Transcribese al Fiscal del Ministerio de Obras Públicas.

Saluda atentamente a Ud., Patricia Arriagada Villouta, Contralor General de la República Subrogante.

A la señora
Ministra de Obras Públicas
Presente.

Ministerio de Obras Públicas
www.mop.clDIRECCIÓN DE ARQUITECTURA
REGIÓN DEL BIOBÍO

LICITACIÓN PÚBLICA

DISEÑO

"REPOSICIÓN OFICINA REGISTRO CIVIL DE SANTA FE, LOS ÁNGELES
(2° LLAMADO)"

ID: 825-5-LE13.

REQUISITOS PARTICIPANTES: Empresas consultoras inscritas en los siguientes registros y categorías del Registro de Consultoría MOP:

Registro: Especializados o 1 Obras de Arquitectura.

Categoría: 3ª Categoría o superior.

VENTA DE ANTECEDENTES: Para participar en esta licitación, los consultores deberán adquirir los antecedentes a contar del 13 de febrero de 2013 hasta el 25 de febrero de 2013, en la oficina de DCyf y en todas las direcciones regionales del MOP.

Entrega de antecedentes en la Dirección de Arquitectura Región del Biobío, ubicada en Av. Prat 501, 6° piso, previa presentación de factura de compra de antecedentes.

VALOR DE ANTECEDENTES: \$7.000.- (IVA incluido).

Mayor información, consultar página www.mercadopublico.cl, a partir del 13 de febrero de 2013.

SECRETARIO REGIONAL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
VIII REGIÓN DEL BIOBÍO

Inmobiliaria Lomas de la Parra S.A.

JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

CITACIÓN

Cítase a Junta General Ordinaria de Accionistas Inmobiliaria Lomas de la Parra S.A., conformidad art. 58 ley 18.046 sociedades anónimas para el día 18 de febrero 2013, a las 10:30 a.m. Tabla. 1) Pronunciamiento estados financieros, memoria y balances de la sociedad; 2) Nombramiento nuevo directorio; 3) Otras materias propias Juntas Generales Accionistas y citase a Junta General Extraordinaria de Accionistas "Inmobiliaria Lomas de la Parra S.A.", conformidad arts. 57 N° 4 y 67 N° 9 ley 18.046 Sociedades Anónimas, día 18 febrero 2013 a las 11:50 Hrs. a.m. Autorizar enajenación inmuebles sociales, ambas Juntas oficina Notaría don Ramón García Carrasco, Rengo 444, Concepción. Calificación poderes se efectuará día y lugar en que se realice Junta, a la hora indicada.

(13)

EL PRESIDENTE

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

EXTRACTO DE RESOLUCIÓN N°232 EXENTA, DE 2013

Res. ex. N° 232, de 2013, revocó la autorización otorgada al siguiente taller:

Empresa Habilitada	Nombre del taller	Dirección del Taller	Ciudad
AGS Automotive Gas Systems S.A.	Venegas	Lluchada N° 925	La Serena

Gloria Hutt Hesse, Subsecretaria de Transportes.

Ministerio de Obras Públicas
www.mop.cl

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

LICITACIÓN PÚBLICA

NOMBRE DEL CONTRATO:

"CONSTRUCCIÓN OBRAS COMPLEMENTARIAS E
INSTALACIONES CONMEMORACIÓN BICENTENARIO"- ZONA NORTE

CÓDIGO SAFI: 202773.

CÓDIGO BIP: 30117014-0.

"ID" MERCADOPUBLICO: 1018-5-LP13.

DESCRIPCIÓN: Proyecto de Ejecución de 7 mástiles de 42,45 metros de altura. Considera las regiones desde Arica y Puntacolla hasta la Región del Libertador Bernardo O'Higgins, excepto la Región Metropolitana.

PLAZO DE EJECUCIÓN: 360 días.

TIPO DE CONTRATACIÓN: Sistema Pago Contra Recepción, suma alzada sin reajuste.

REQUISITOS PARA PARTICIPAR: Registro de Contratistas de Obras Mayores del MOP, Primera Categoría o Superior, especialidad 6 OC.

ENTREGA DE ANTECEDENTES: Desde 13.02.2013 y hasta el 21.02.2013, en horario de 09:00 a 14:00 horas en la Oficina de Partes de la Dirección de Arquitectura del MOP, Morandé N°59, piso 9.

CONSULTAS: Hasta el 22.02.2013

ACLARACIONES: Hasta el 04.03.2013

APERTURA DE LA PROPUESTA: Sala Quonny Valladares de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, ubicada en calle Morandé 71, 9° piso, Santiago.

FECHA DE APERTURA TÉCNICA: 15.03.2013, a las 10:00 horas.

FECHA DE APERTURA ECONÓMICA: 26.03.2013, a las 10:00 horas.

NOMBRE DEL CONTRATO:

"CONSTRUCCIÓN OBRAS COMPLEMENTARIAS E
INSTALACIONES CONMEMORACIÓN BICENTENARIO"- ZONA SUR

CÓDIGO SAFI: 202780.

CÓDIGO BIP: 30117014-0.

"ID" MERCADOPUBLICO: 1018-4-LP13.

DESCRIPCIÓN: Proyecto de Ejecución de 7 mástiles de 42,45 metros de altura. Considera las regiones desde el Maipo hasta la Región de Magallanes y la Antártica Chilena.

PLAZO DE EJECUCIÓN: 360 días.

TIPO DE CONTRATACIÓN: Sistema Pago Contra Recepción, suma alzada sin reajuste.

REQUISITOS PARA PARTICIPAR: Registro de Contratistas de Obras Mayores del MOP, Primera Categoría o Superior, especialidad 6 OC.

ENTREGA DE ANTECEDENTES: Desde 13.02.2013 y hasta el 21.02.2013, en horario de 09:00 a 14:00 horas, en la Oficina de Partes de la Dirección de Arquitectura del MOP, Morandé N°59, piso 9.

CONSULTAS: Hasta el 22.02.2013

ACLARACIONES: Hasta el 04.03.2013

APERTURA DE LA PROPUESTA: Sala Quonny Valladares de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, ubicada en calle Morandé 71, 9° piso, Santiago.

FECHA DE APERTURA TÉCNICA: 15.03.2013, a las 12:00 horas.

FECHA DE APERTURA ECONÓMICA: 26.03.2013, a las 12:00 horas.

DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



CONTRALORIA GENERAL OFICINA GENERAL DE PARTES
17 ENE. 2013

02798/2012

MINISTERIO DE HACIENDA OFICINA DE PARTES
21 AGO. 2012 RECIBIDO

REF: Modifica por razones de interés público, las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" y aprueba Convenio Complementario N° 4.

SANTIAGO, 20 OTOMAR 2012
N° 256
TOMADO RAZON
CON ALCANCE
- 4 FEB. 2013

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON	
13 NOV. 2012	
RECEPCION	
DEPART. JURIDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB. DEP. C. CENTRAL	
SUB. DEP. E. CUENTAS	
SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V. O. P., U. y T.	
SUB. DEPTO. MUNICIPI.	14 NOV. 2012
REFRENDACION	
REF. POR \$	
IMPUTAC.	
ANOT. POR \$	
IMPUTAC.	
DEDUC. DTO.	

VISTOS:

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA
Y REGULACION

8 ENE. 2013

SUBSECRETARIA OO. PP.
OFICINA DE PARTES

8 FEB 2013

TRAMITADO

El DFL MOP N° 850 de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 5.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

El Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial sus artículos 19° y 20°.

El Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial el artículo 69° y 70°.

El Decreto Supremo MOP N° 1168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

- El Oficio Ord. IF N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- La Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. IF. N° 044/2012, de fecha 17 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 06, de fecha 18 de enero de 2012, del Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas (S).

GABINETE DGOP

17 JUL 2012

0103062012

Página 1 de 58

REPRESENTADO CON OFICIO
03 ENE 13 000315



- El Oficio Ord. N° 0193, de fecha 27 de enero de 2012, del Coordinador de Concesiones de Obras Públicas (S).
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012.
- La Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
- El Oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, del Coordinador de Concesiones de Obras Públicas.
- El Oficio N° 038685, de fecha 13 de julio de 2010, de la Contraloría General de la República.
- La Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

- Que los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- Que el artículo 69° N° 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización.
- Que el MOP ha detectado la existencia de ciertas áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período.
- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estimó de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión en el sentido de disponer el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente Decreto Supremo. Lo anterior, toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo haciendo bajar el nivel de servicio al pasajero a una categoría menor a la de diseño según la normativa internacional (categoría "C" de IATA) sin que la Sociedad Concesionaria haya tenido o tenga responsabilidad en ello.
- Que, actualmente, el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta problemas debido, principalmente, al incremento del tráfico aéreo y a una ocupación de los espacios, por parte de los diferentes operadores, no planificadas en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de realizar un ordenamiento



general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario. Dado lo anterior, se hace necesario desarrollar el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", a fin de relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en dicho sector central, hacia el sector noreste de la Pista 17L/35R del Aeropuerto.

- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estimó de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión en el sentido de disponer el desarrollo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas de seguridad y congestión que enfrenta el desarrollo y operación de dicho sector, producto de la envergadura y categoría de las aeronaves que circulan.
- Que, en base a las razones de interés público y urgencia anteriormente señaladas, y atendido lo dispuesto en los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º N° 4 de su Reglamento, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: i) desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones fijados en la citada Resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012; y ii) contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, según los plazos máximos y condiciones fijados en la citada Resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.
- Que, por otra parte, con fecha 26 de octubre de 2006, la Asociación de Empresas de Transporte Expreso AG (ATREX), continuadora de la Asociación de Couriers de Chile AG, junto a 15 empresas de Transporte Expreso de la Región Metropolitana (ETE), interpusieron una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", solicitando, entre otras materias, declarar que la Sociedad Concesionaria debe asignar nuevos terrenos para las ETE (al menos 8.000 metros cuadrados).
- Que mediante Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolvió, entre otros, declarar que SCL debía entregar en arrendamiento a los demandantes y a las empresas de Courier que se lo requieran, un terreno dentro del Aeropuerto AMB que sea apto para la operación de servicios de Terminal de Carga a fin que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación.
- Que, atendido el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la Sociedad Concesionaria desarrolló a nivel conceptual el proyecto denominado "Bodegas Sur", el cual contempla el desarrollo de un Edificio compuesto por un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a las ETE y servicios públicos, y un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como, servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas. El proyecto considera que la Sociedad Concesionaria licite públicamente una subconcesión para que el adjudicatario, bajo las atribuciones que la Sociedad Concesionaria posee para la prestación y explotación de servicios en el Aeropuerto, construya y explote el Edificio Bodegas Sur, el que se emplazaría sobre un sitio eriazó ubicado en el sector de carga. Cabe señalar que la explotación de este edificio por parte del



subconcesionario no contempla el Área Bodegas, limitándose a la explotación comercial del Área Comercial, por lo que la propuesta considera que el subconcesionario sea autorizado a celebrar contratos de arriendo con los usuarios del edificio.

- Que el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación establece que *"Queda expresamente prohibido al concesionario permitir al subconcesionario a realizar una nueva concesión o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros"*. Por lo tanto, para llevar a cabo el proyecto indicado en el considerando precedente, es necesario autorizar a la Sociedad Concesionaria para que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", ésta permita al subconcesionario celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.
- Que, en virtud de lo señalado en el considerando precedente y anteprecedente, mediante Oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, el Coordinador de Concesiones de Obras Públicas solicitó a la Contraloría General de la República pronunciarse sobre la materia, ratificando que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra facultado para autorizar la ejecución del proyecto "Bodegas Sur".
- Que mediante Oficio N° 038685, de fecha 13 de julio de 2010, la Contraloría General de la República señaló que *"...la prohibición del punto 1.10.3, letra A.6, aludido, se refiere precisamente a una característica de los servicios incorporados en la concesión, razón por la cual su modificación, en los términos planteados en la especie por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, se enmarca dentro del ámbito de la atribución que el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aludido, confiere a la autoridad"*.
- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, y atendido lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, el MOP estima de interés público modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", cuya autorización y regulaciones constan en el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, que se aprueba mediante el presente Decreto Supremo, no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación. Por lo tanto, la Sociedad Concesionaria podrá permitir al subconcesionario que se adjudique el proyecto "Bodegas Sur", celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros. Lo anterior, toda vez que el proyecto "Bodegas Sur" permitirá mejorar las condiciones de operación de las ETE, dotándolas de la infraestructura necesaria para la adecuada prestación de los servicios de Courier, agilizando la carga y descarga, favoreciendo así su desarrollo, dando cumplimiento con la Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
- Que, por otra parte, acorde con lo prescrito en el artículo 20° del DS MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas planteó a la Sociedad Concesionaria realizar un conjunto de nuevas inversiones con el objeto de ejecutar determinadas obras y acordar las regulaciones para autorizar las inversiones del proyecto Bodegas Sur, cumpliendo así el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, lo anterior, atendida la insuficiencia de la obra, de conformidad a lo señalado en los documentos "Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1", "Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa" e "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", todos los cuales se adjuntan como Anexo N° 2 al Convenio Complementario N° 4 que se aprueba mediante el presente Decreto Supremo. Las regulaciones y nuevas inversiones planteadas corresponden a: (i) la ejecución de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; (ii) la contratación y financiamiento para el MOP, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo



Merino Benítez", dispuesto mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; y (iii) la autorización a la Sociedad Concesionaria para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión por un período que supere el plazo de la concesión vigente.

- Que, la dictación del presente Decreto Supremo se hace necesaria a objeto de modificar las características de las obras y servicios contratados, por razones de interés público, según lo indicado en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento y aprobar el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", conforme a lo dispuesto en el artículo 20° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

DECRETO:

1. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente Decreto Supremo y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

La Ingeniería Definitiva se deberá desarrollar conforme a lo establecido en los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012, y de acuerdo a la normativa vigente.

2. **ESTABLÉCESE** que el plazo máximo para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva singularizada en el N° 1 anterior, será de 240 días, contado desde el 18 de abril de 2012.
 - 2.1. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, dentro del plazo máximo de 150 días, contado desde el 18 de abril de 2012, la Sociedad Concesionaria deberá realizar una entrega preliminar, para revisión del Inspector Fiscal, consistente en el estado de avance en que se encuentre el desarrollo de la Ingeniería Definitiva a esa fecha. Lo anterior, mientras se sigue desarrollando, en forma paralela, la entrega final de la Ingeniería Definitiva.
 - 2.2. Tanto la entrega preliminar referida en el numeral precedente, como la entrega final de la Ingeniería Definitiva deberá ser revisada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 30 días, contado desde la entrega de la misma por parte de la Sociedad Concesionaria.
 - 2.3. En caso que el Inspector Fiscal efectúe observaciones a la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva, la Sociedad Concesionaria deberá subsanarlas e incorporarlas en la entrega final de dicha ingeniería. Cabe hacer presente que las eventuales observaciones del Inspector Fiscal se orientarán principalmente a corregir el diseño y dimensionamiento de los proyectos.
 - 2.4. Dentro del periodo de revisión de la entrega final de la Ingeniería Definitiva, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a dicha Ingeniería, para lo cual tendrá un plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrega por parte de la Sociedad Concesionaria, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 30 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas por parte del Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días, contado desde la entrega de las correcciones por parte de la Sociedad Concesionaria, para revisar que sus observaciones fueron subsanadas. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva Ingeniería Definitiva dentro del mismo plazo. Por el contrario, en caso que dicha



Ingeniería Definitiva sea rechazada por el Inspector Fiscal, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que se establece en el numeral 2.9 siguiente, debiendo la Sociedad Concesionaria realizar las correcciones respectivas en la forma y plazo que el Inspector Fiscal disponga.

- 2.5. Se deja constancia que los procesos de revisión se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
 - 2.6. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro de los respectivos plazos señalados en los numerales 2.2 y 2.4 anteriores, esto es, no observare la Ingeniería Definitiva, no la rechazare, o no la aprobare dentro de los plazos máximos precedentemente señalados, ésta se entenderá aprobada.
 - 2.7. En caso que la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en el presente Decreto Supremo, se aplicará una multa de 2 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
 - 2.8. En caso que la entrega final de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en el presente Decreto Supremo, se aplicará una multa de 10 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
 - 2.9. En caso que la Ingeniería Definitiva corregida, en su entrega final, sea rechazada por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó las observaciones emitidas por el Inspector Fiscal, se aplicará a ésta una multa de 10 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que subsane las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
 - 2.10. En caso que la Ingeniería Definitiva presentada, en su entrega final, no contenga la totalidad de los antecedentes necesarios para realizar la revisión correspondiente, el Inspector Fiscal la calificará como insuficiente y se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 2 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que entregue la información faltante, la que deberá ser entregada en el plazo máximo de 10 días.
 - 2.11. La aplicación y pago de las multas señaladas precedentemente, se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
3. **ESTABLÉCESE** que el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que tratan los N° 1 y N° 2 del presente Decreto Supremo, de acuerdo a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, será la cantidad única y total de UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).
4. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá, por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en el presente Decreto Supremo y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria sólo será responsable de contratar y encargar la ejecución del estudio señalado precedentemente y de gestionar administrativamente dicho contrato,



el que se deberá desarrollar de acuerdo a la normativa vigente y según lo que establecen los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012.

El estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" se ejecutará bajo la tuición, responsabilidad y control directo del Ministerio de Obras Públicas, quien actuará como contraparte técnica del mismo, a través del Inspector Fiscal.

5. **ESTABLÉCESE** que los plazos para la ejecución del citado estudio, tendrán la siguiente regulación:

Cuadro N° 1

ETAPA	DESCRIPCIÓN	Plazo Entrega (días)	Plazo Revisión (días)
1	INGENIERÍA BÁSICA	60	15
2	DESARROLLO PROYECTO DE DETALLE	60	15
3	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	330	15
4	INFORME FINAL	30	15

- 5.1. Cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, deberán ser entregados al Inspector Fiscal y revisados por éste, en los plazos máximos que se singularizan en el Cuadro N° 1, los que deberán elaborarse de acuerdo con los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012.

Los plazos máximos para la entrega al Inspector Fiscal de cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, serán los que se fijan en la columna del título "Plazo Entrega" del Cuadro N° 1 anterior, los que se contarán de acuerdo a lo siguiente:

- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez".
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 2: Desarrollo Proyecto de Detalle, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 1.
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 3: Aspectos Medioambientales, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Sin perjuicio de ello, los atrasos o contingencias de cualquier tipo que pudieren ocurrir en la definición, aprobación o tramitación de estos aspectos, no serán de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, con excepción de aquellos atrasos o contingencias de cualquier tipo atribuibles a la gestión administrativa de la Sociedad Concesionaria a que alude el segundo párrafo del N° 4 anterior.
- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 4: Informe Final, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 2.

- 5.2. El Inspector Fiscal deberá revisar cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, dentro de los plazos indicados en la columna Plazo Revisión del Cuadro N° 1 anterior, contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria.



- 5.3. Dentro del período de revisión, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a cada informe o documento, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 15 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días para revisar cada informe o documento corregido, contado desde la entrega de los mismos por la Sociedad Concesionaria. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva etapa dentro del mismo plazo. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, se aplicarán las multas establecidas en el numeral 5.7 siguiente hasta que la Sociedad Concesionaria subsane dichas observaciones.
- 5.4. Se deja constancia que los procesos de revisión señalados en los numerales 5.2 y 5.3 precedentes, se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
- 5.5. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo máximo de revisión de cada una de las etapas del estudio y sus correcciones, esto es, no observare o no rechazare los informes o documentos dentro de los plazos máximos señalados, la etapa respectiva se entenderá aprobada.
- 5.6. En caso que la fecha de entrega de cualquier informe o documento del estudio al Inspector Fiscal, supere el plazo máximo para la ejecución y entrega, se entenderá que el informe o documento respectivo está atrasado, en cuyo caso se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa establecida en el artículo 87° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
- 5.7. En caso de atrasos en la corrección de cualquier informe o documento del estudio por parte de la Sociedad Concesionaria, o bien, que en caso que éstos sean rechazados por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó satisfactoriamente las observaciones emitidas, se aplicará a ésta la multa establecida en el artículo 87° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
6. **ESTABLÉCESE** que el costo máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", que tratan los N° 4 y N° 5 del presente Decreto Supremo, de conformidad a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, se fijó en la cantidad de UF 35.000 (Treinta y Cinco Mil Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA). La cifra definitiva deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal, en base a los costos efectivos del Estudio y a los gastos de gestión de 10% sobre dichos costos, que se reconocerán a la Sociedad Concesionaria y que están considerados dentro de la referida suma.
7. **ESTABLÉCESE** que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soportare la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las características de las obras y servicios a que se refiere el presente Decreto Supremo, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.
8. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino



Benítez de Santiago", en el sentido que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación. Por lo tanto, "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" podrá permitir al subconcesionario que se adjudique el proyecto Bodegas Sur, celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.

9. **ESTABLÉCESE** que las modificaciones que trata el presente Decreto Supremo, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.
10. **APRUEBASE** el Convenio Complementario N° 4 de modificación del contrato de concesión, de fecha 18 de junio de 2012, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General (S), Sr. Franco Devillaine Gómez, y "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", debidamente representada por don Alfonso Juan Lacámara Suárez y don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, cuyo texto es el siguiente.

**CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4, DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA
OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA
"AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"**

En Santiago de Chile, a 18 días del mes de junio de 2012, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General (S), Sr. Franco Devillaine Gómez, ambos con domicilio en calle Morandé N° 59, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA"**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"**, Rut N° 96.850.960-8, representada por su Gerente General, don Alfonso Juan Lacámara Suárez, Cédula Nacional de Identidad N° 5.890.004-4, de profesión Ingeniero Civil Industrial, y don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, Cédula Nacional de Identidad N° 9.450.234-9, de profesión Contador Auditor, todos ellos domiciliados para estos efectos en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago, se ha pactado el siguiente Convenio Complementario, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO COMPLEMENTARIO.

- 1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 1168, del 5 de diciembre de 1997, publicado en el Diario Oficial N° 35.996, del día 20 de febrero de 1998, se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", al licitante conformado por las sociedades Agencias Universales S.A.; YVR Airport Services Ltd.; Dragados y Construcciones S.A.; SABCO Administradora de Fondos de Inversión S.A. por cuenta del Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas SABCO; Fomento de Construcciones y Contratas S.A.; y Dragados FCC Internacional de Construcción S.A., las que constituyeron la Sociedad Concesionaria bajo la razón social de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.". Dicho contrato se perfeccionó con: a) la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación en la fecha señalada anteriormente; b) mediante la constitución de la Sociedad Concesionaria, por escritura pública de fecha 6 de abril de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Comejo, repertorio N° 1.349, cuyo extracto se inscribió a fojas 7.973 con el N° 6.558 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1998, y se publicó en el Diario Oficial N° 36.040 del 15 de abril de 1998; y, c) con la suscripción y protocolización del Decreto Supremo de Adjudicación efectuada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Comejo, Repertorio N° 1.374, del 7 de abril de 1998, agregándose en sus Registros. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas en forma y plazos legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.



- 1.2 Con fecha 20 de Abril de 2001, el MOP y la Sociedad Concesionaria suscribieron un primer Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión de obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" con el objeto de ampliar y mejorar los niveles de servicio de la concesión. Dicho Convenio Complementario fue aprobado por D.S. MOP N° 669 del 30 de Abril de 2001, publicado en el Diario Oficial N° 37.145, del día 27 de Diciembre de 2001. Con fecha 23 de mayo de 2001, la Sociedad Concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la notaría de Santiago de don Mario Farren Comejo, Repertorio N° 119, del 9 de Enero de 2002, ese D.S. MOP en señal de la aceptación de su contenido.
- 1.3 Mediante Decreto Supremo MOP N° 698, de fecha 25 de agosto de 2004, publicado en el Diario Oficial N° 37.997, de fecha 28 de octubre de 2004, se aprobó el Convenio Complementario N° 2 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 23 de agosto de 2004. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 4 de noviembre de 2004, suscribió y protocolizó copia del Decreto Supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 22.450-2004 del Repertorio y con el N° 12.045-2004 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2004. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.4 Mediante Decreto Supremo MOP N° 226, de fecha 19 de marzo de 2008, publicado en el Diario Oficial N° 39.149 de fecha 28 de agosto de 2008, se aprobó el Convenio Complementario N° 3 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 19 de marzo de 2008. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 26 de agosto de 2008 suscribió y protocolizó copia del Decreto Supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 8.341-2008 del Repertorio y con el N° 1.824-2008 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2008. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.5 El MOP ha detectado la existencia de áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período en el Edificio Terminal. Por otra parte, actualmente el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, enfrenta problemas debido a una ocupación de los espacios, por parte de diferentes operadores, no planificada en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de ampliar algunas áreas del Terminal de Pasajeros y, a la vez, realizar un ordenamiento general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario.

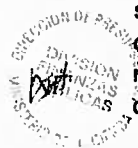
Por otra parte, con fecha 26 de octubre de 2006, la Asociación de Empresas de Transporte Expreso AG (ATREX), continuadora de la Asociación de Couriers de Chile AG, junto a 15 empresas de Transporte Expreso de la Región Metropolitana (ETE), interpusieron una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", solicitando, entre otras materias, declarar que la Sociedad Concesionaria debe asignar



nuevos terrenos para las ETE (al menos 8.000 metros cuadrados). Con relación a dicha demanda se tiene que:

- Mediante Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolvió, entre otros, declarar que SCL debía entregar en arrendamiento a los demandantes y a las empresas Courier que se lo requieran, un terreno dentro del Aeropuerto AMB que sea apto para la operación de servicios de Terminal de Carga a fin que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación.
- Atendido el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la Sociedad Concesionaria desarrolló el proyecto denominado "Bodegas Sur" a nivel conceptual, el cual contempla el desarrollo de un Edificio compuesto por un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a las empresas de transporte expreso (ETE) y servicios públicos, y un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como, servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas. El proyecto considera que la Sociedad Concesionaria licite una subconcesión para que el adjudicatario, bajo las atribuciones que la Sociedad Concesionaria posee para la prestación y explotación de servicios en el Aeropuerto, construya y explote el Edificio Bodegas Sur, el que se emplazará sobre un sitio eriazo ubicado en el sector de carga. Cabe señalar que la explotación de este edificio por parte del subconcesionario no contempla el Área Bodegas, limitándose a la explotación comercial del Área Comercial, por lo que la propuesta considera que el subconcesionario sea autorizado a celebrar contratos de arriendo con los usuarios del edificio.
- El artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión establece que *"Queda expresamente prohibido al concesionario permitir al subconcesionario a realizar una nueva concesión o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros"*. Por lo tanto, para llevar a cabo el proyecto indicado en el numeral precedente, es necesario autorizar a la Sociedad Concesionaria para que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", ésta permita al subconcesionario celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.
- En virtud de lo señalado en las dos viñetas precedentes, mediante Oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, el Coordinador de Concesiones de Obras Públicas de la época solicitó a la Contraloría General de la República pronunciarse sobre la materia, ratificando que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra facultado a autorizar la ejecución del proyecto Bodegas Sur.
- Mediante Oficio N° 038685, de fecha 13 de julio de 2010, la Contraloría General de la República señaló que *"...la prohibición del punto 1.10.3, letra A.6, aludido, se refiere precisamente a una característica de los servicios incorporados en la concesión, razón por la cual su modificación, en los términos planteados en la especie por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, se enmarca dentro del ámbito de la atribución que el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aludido, confiere a la autoridad"*.

- 1.6 En virtud de lo señalado en el primer párrafo del numeral 1.5 precedente, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Lo anterior, toda vez que la pronta ejecución de dichos estudios permitirá: (i) definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo; y, (ii) relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas que enfrenta el desarrollo, operación y seguridad de dicho sector.



- 1.7 Considerando lo anterior, y acorde con lo prescrito en el artículo 20º del DS MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas planteó a la Sociedad Concesionaria acordar las regulaciones para autorizar las inversiones del proyecto Bodegas Sur y así cumplir el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y realizar un conjunto de nuevas inversiones con el objeto de ejecutar las obras denominadas Proyecto Fase 1 y Aviación Corporativa, atendida la insuficiencia de la obra, de conformidad a lo señalado en los documentos "Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1", "Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa" e "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", todos los cuales se adjuntan como Anexo N° 2 al presente Convenio. Las regulaciones y nuevas inversiones planteadas corresponden a: (i) la ejecución de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012; (ii) la contratación y financiamiento para el MOP, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante la misma resolución; y (iii) la autorización a la Sociedad Concesionaria para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión por un período que supere el plazo de la concesión vigente.
- 1.8 Las nuevas inversiones y regulaciones citadas en el numeral 1.7 precedente, involucran para la Sociedad Concesionaria mayores gastos e inversiones, todo lo cual, de conformidad a las disposiciones legales antes citadas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.9 La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos y propósitos enunciados, ha convenido con el Ministerio de Obras Públicas, las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e indemnizar las nuevas inversiones y sus costos asociados, en los términos que pasan a expresarse en los numerales siguientes.
- 1.10 Forman parte del presente Convenio Complementario los siguientes Anexos, que se adjuntan a éste:
- **Anexo N° 1:** Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012.
 - **Anexo N° 2:** Insuficiencia de la Obra
 - Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1
 - Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
 - Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez
 - **Anexo N° 3: Proyecto Fase 1.**
 - Ítem 1: Descripción
 - Ítem 2: Cronograma
 - Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
 - Ítem 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1
 - **Anexo N° 4: Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez**
 - Ítem 1: Descripción

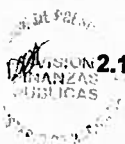


- Ítem 2: Cronograma
- Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto
Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa
- Ítem 4: Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa
- **Anexo N° 5: Contratos de Subconcesión**
 - Ítem 1: Protocolo de Acuerdo de Fecha 30 de Octubre de 2009
 - Ítem 2: Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo.
 - Ítem 3: Anteproyecto Salón VIP
 - Ítem 4: Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente
- **Anexo N° 6: Planos**
 - Ítem 1: Plano Plataformas para estacionamientos remotos
 - Ítem 2: Plano de espacios intervenidos y generados por Fase 1
 - Ítem 3: Plano de Área de Concesión
 - Ítem 4: Planos de Anteproyecto Bodegas Sur
 - Ítem 5: Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur
- **Anexo N° 7: Ejemplos Numéricos**
 - Ítem 1: Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17.
 - Ítem 2: Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1.

SEGUNDO: OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.

La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos indicados en la cláusula primera, y de las compensaciones e indemnizaciones que se pactan en este instrumento, acepta ejecutar las nuevas inversiones que en esta Cláusula se indican, y se obliga a dar cumplimiento a las siguientes estipulaciones:

- 2.1 La Sociedad Concesionaria ejecutará las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, tomando en consideración la modalidad especial señalada para el Proyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", que se adjunta como Anexo N° 3 Ítem 3 al presente Convenio. Lo anterior, hasta por un monto máximo de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientos Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), el cual incluye todos los gastos e inversiones que se requieran para la ejecución de las citadas obras, según se detalla más adelante, así como también, el valor total y definitivo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" establecido en el resuelto N° 3 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012.
- 2.1.1. Será de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que se indican en el párrafo precedente, en los términos señalados en el presente Convenio y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, toda vez que, en estos casos, la Sociedad Concesionaria será responsable de dichas obras hasta la fecha en que éstas sean recibidas por el Inspector Fiscal, siendo su mantenimiento y conservación responsabilidad y cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 2.1.2. Se deja constancia que para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1 no se requieren expropiaciones.



- 2.1.3. Se deja constancia que, conforme a la legislación vigente, las obras que trata el presente numeral 2.1, no requieren someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en la Ley N° 19.300. Sin perjuicio de ello, será obligación de la Sociedad Concesionaria cumplir con todas las regulaciones ambientales establecidas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.4. Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, se deberá llevar a cabo uno o varios procesos de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.1.15 de esta cláusula segunda, con la excepción que para el caso de la adquisición de los 4 buses de plataforma que considera el subproyecto **Sala de Embarque Remoto Internacional, Nivel 0,0**, la Sociedad Concesionaria podrá adquirirlos de manera directa, manteniendo un estándar igual o superior a los buses actualmente en operación en el Aeropuerto. Para esto último, deberá presentar los presupuestos y antecedentes técnicos respectivos para V° B° aprobatorio del Inspector Fiscal, el cual deberá observar los antecedentes u otorgar su V° B° dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que estos sean entregados por la Sociedad Concesionaria, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. En caso que el Inspector Fiscal no otorgue su V° B° y formule observaciones en el referido plazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 10 días para resolver las observaciones formuladas, plazo después del cual se podrá repetir en forma iterativa el procedimiento recién descrito.

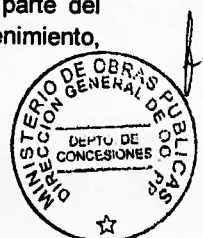
Una vez otorgado el V° B° o cuando los antecedentes y presupuestos fueren aprobados por haber transcurrido el plazo señalado, sin que el Inspector Fiscal se hubiere pronunciado, éste deberá informar en detalle la adquisición respectiva mediante comunicación escrita dirigida al Director General de Obras Públicas.

- 2.1.5. Será obligación de la Sociedad Concesionaria que, en todo momento, las obras que trata el presente numeral 2.1 se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo riesgo, construcción y Montaje" por el monto total de las obras a que se refiere cada proceso de licitación referido en el numeral 2.1.15 de la presente cláusula y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 30.000 (Treinta Mil Unidades de Fomento), las que deberán estar vigentes hasta que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Dichas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada en el párrafo precedente.

Será responsabilidad, costo y cargo de la Sociedad Concesionaria que, para la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, los seguros de catástrofe definidos en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, estén vigentes e incorporen las obras definidas en el presente numeral 2.1 que queden bajo la explotación y mantención de la Sociedad Concesionaria.

- 2.1.6. La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones que trata el presente numeral 2.1, en los términos que señalan las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión, que se refieran a la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que trata el presente numeral 2.1.



La Boleta de Garantía indicada en el párrafo anterior, podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones o eventuales sanciones impuestas a la Sociedad Concesionaria en virtud de las obras que trata el presente numeral 2.1, sin perjuicio de otras causales previstas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

En caso que el MOP hiciere efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo máximo de 30 días. En caso de retraso de la entrega de esta nueva Boleta de Garantía se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM.

En caso que la o las glosas de las boletas de garantía vigentes no permitan garantizar las obras del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria podrá modificarlas, de forma tal que éstas apliquen indistintamente a la construcción de las obras del presente Convenio o a la explotación de las obras del contrato de concesión vigente.

- 2.1.7.** En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra mencionado en el artículo 1.10.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, cuyo mantenimiento y conservación serán responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Plan Anual de Conservación de la Obra, en lo que se refiera a las obras que trata el presente numeral 2.1, con la sola excepción anteriormente indicada, será vinculante únicamente una vez que dichas obras hubieren sido recibidas por el Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.1.8.** En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra mencionado en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1 con la excepción citada en el numeral 2.1.7 precedente. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.1.9.** En caso de atraso en la entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra, del Reglamento de Servicio de la Obra, o de las correcciones a éstos, a entera conformidad del Inspector Fiscal, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.10.** El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.1, será de 12 meses, contado desde lo último que ocurra entre: (i) La fecha de aprobación de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; y, (ii) La fecha en que se adjudiquen la totalidad de los procesos de licitación por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.1.15 del presente Convenio. Se exceptúa del plazo máximo de construcción el subproyecto



Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, el que atendida la naturaleza técnica, que considera el desarrollo de la ingeniería de detalle y la ejecución de la obra por el mismo proveedor, se estará al plazo que oferte el proveedor adjudicado.

En caso de incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria, del plazo máximo señalado en el párrafo precedente, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

El régimen jurídico que contempla la ejecución de las obras del Proyecto Fase I, será aquel que considera el artículo 22 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

2.1.11. Durante la ejecución de las obras señaladas en el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá tomar todas las precauciones para proteger los trabajos, así como la seguridad de los usuarios, y para continuar prestando el servicio en las condiciones establecidas en el contrato de concesión.

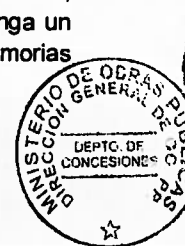
2.1.12. Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:

a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Éste deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación, otorgando un plazo para resolver dichas observaciones menores.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.1.10 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.

b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.1, durante los cuales el Inspector Fiscal no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por el Inspector Fiscal. Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra será recibida por el Inspector Fiscal una vez que certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos. Todo ello, sin perjuicio de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria con respecto a la conservación y mantención de cada una de ellas.

2.1.13. Transcurridos 60 días desde que la totalidad de las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega a éste de un Informe Final, que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias



explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 120 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final, fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.

En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.1.14. Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que corresponda, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contado desde que el Inspector Fiscal le entregue a la Sociedad Concesionaria todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, esto es la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la Empresa Constructora, los especialistas involucrados en el desarrollo del proyecto y los servicios públicos que se vean involucrados en cada uno de los subproyectos. Para ello, previamente, la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde la fecha en que el Inspector Fiscal reciba las obras, dos copias impresas de cada uno de los subproyectos. En caso que, luego de la entrega de los planos firmados que debe hacer el Inspector Fiscal a la Sociedad Concesionaria, ésta se atrase en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.1.15. El valor total y definitivo por concepto de costo de construcción de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", será el que resulte de uno o más procesos de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, una vez que el Inspector Fiscal hubiere aprobado la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el que la Sociedad Concesionaria podrá licitar en forma independiente y con el anteproyecto acordado con el MOP y bajo modalidad de Suma Alzada Llave en Mano, la implementación completa del sistema de manejo de equipajes, incluyendo el desarrollo de ingeniería de detalle, de conformidad a lo señalado en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que se adjunta como Ítem 3 del Anexo N° 3 al presente Convenio. Sin perjuicio de lo anterior, el valor total y definitivo por concepto del Proyecto Fase 1 en su totalidad no podrá exceder de la cantidad de UF 1.037.792 (Un Millón Treinta y Siete Mil Setecientos Noventa y Dos Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Dicho proceso se realizará de la siguiente forma:

- i. En el plazo de 30 días, contado desde lo último que ocurra entre: i) la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario; y ii) la fecha de aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, enunciado en



el primer párrafo del presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la aprobación del Inspector Fiscal las Bases de Licitación Privada de cada uno de los procesos de licitación que se decida realizar. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas correctamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. En caso de atraso en la entrega, o corrección si la hubiere, por parte de la Sociedad Concesionaria de alguna de las Bases de Licitación Privada, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.

- ii. Cada una de las respectivas Bases de Licitación Privada será preparada por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:
 - a) Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
 - b) Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria, a favor de la Sociedad Concesionaria, por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
 - c) El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.
 - d) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.1.
 - e) Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
 - f) En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.



- iii. Para cada uno de los referidos procesos de licitación privada, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo máximo de 60 días para su total desarrollo, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de las Bases de Licitación Privada referidas en el número i. anterior, y deberá invitar a un mínimo de 5 empresas constructoras o 3 especialistas, según las características de las obras, cuyo listado deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. Dentro del listado de empresas que se invite a cada proceso sólo podrá incluirse una empresa relacionada con los accionistas de la Sociedad Concesionaria, lo que debe ser validado por la Sociedad Concesionaria ante la Inspección Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.
- iv. La adjudicación de los contratos por la Sociedad Concesionaria requerirá del Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 30 días, contado desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario en un plazo de 30 días por parte de la Sociedad Concesionaria. En el evento que la licitación se declare desierta, ésta deberá ser relicitada con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso o, en su defecto, la Sociedad Concesionaria ejecutará las obras directamente previo pronunciamiento del Inspector Fiscal. En el evento de transcurridos 30 días corridos, contados desde que el Inspector Fiscal hubiere recibido, por parte de la Sociedad Concesionaria, la proposición de adjudicación de la licitación respectiva, sin que ésta fuere objetada por el Inspector Fiscal, dicha adjudicación se entenderá aprobada.
- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes de los procedimientos de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quien éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

2.1.16. El valor máximo que podrá alcanzar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, con excepción del valor total y definitivo que trata el numeral 2.1.15 precedente y que se señala expresamente en dicho numeral, será de UF 89.972 (Ochenta y Nueve Mil Novecientas Setenta y Dos Unidades de Fomento), neto del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor sólo podrá disminuir en la medida que los valores proforma indicados no alcancen su valor máximo.

El valor señalado precedentemente (UF 89.972) se desglosa de la siguiente manera:

- i. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por concepto de gastos de administración, inspección, conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras que trata el presente numeral 2.1, se fija en la cantidad única y total de UF 42.028 (Cuarenta y Dos Mil Veintiocho Unidades de Fomento), netas de IVA.
- ii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requieren para la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.1, será la cantidad de UF 5.300 (Cinco Mil Trescientas Unidades de Fomento), la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente



realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.

- iii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, por el periodo que resta de la etapa de explotación, las obras que trata el presente numeral 2.1, será la cantidad de UF 7.620 (Siete Mil Seiscientos Veinte Unidades de Fomento), neta de IVA, la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.
 - iv. Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria no incurrirá en mayores gastos por concepto de costo de boletas de garantía.
 - v. Se deja constancia que el valor máximo señalado en el presente numeral, incluye el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" señalado en el resuelto N° 3 de la Resolución DGOP N° 1369 de fecha 21 de marzo de 2012, el que asciende a UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- 2.1.17.** En resumen, el valor máximo por la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", más los gastos asociados, según se indica en el numeral 2.1.16 anterior, y más las obras derivadas de ella, será la cantidad máxima y total de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientos Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA) según lo señalado en los numerales 2.1.15 y 2.1.16 precedentes. Para ajustar dicho presupuesto según los procesos de licitación señalados en el numeral 2.1.15 precedente, se procederá de la siguiente manera:
- a) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase 1 sea menor al indicado en el párrafo anterior, el Inspector Fiscal instruirá la ejecución de inversiones adicionales que se ejecutarán hasta completar el monto máximo señalado en el párrafo precedente, según el estricto orden de prelación que se consigna en el Ítem 4 del Anexo N° 3, Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1. Dichas inversiones o adquisiciones serán ejecutadas directamente por la Sociedad Concesionaria, según el valor proforma de las mismas, sólo hasta completar exactamente el presupuesto máximo de UF 1.127.764 o superarlo en un máximo de UF 10.000, previa autorización del Inspector Fiscal de los presupuestos que ésta presente. En este último caso, la diferencia de inversión será descontada del pago que debe efectuar la Sociedad Concesionaria a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) señalado en el numeral 3.3 siguiente, rebajando un máximo de UF 5.000 cada mes hasta completar la diferencia que resulte.
 - b) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase 1 sea mayor al indicado en el primer párrafo del presente numeral, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo.



En el Ítem 1 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, se presentan ejemplos de los casos regulados en los literales a) y b) del presente numeral 2.1.17.

2.2 La Sociedad Concesionaria contratará y financiará para el MOP, la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012. Se deja especial constancia que la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria en relación con este proyecto se refiere únicamente a proveer la gestión administrativa y el financiamiento necesario para ejecutar el estudio de Ingeniería y las obras asociadas, no teniendo en consecuencia responsabilidad alguna en la definición de consultores, contratistas o cualquier otro aspecto asociado al mismo. De igual manera, una vez concluidas las obras correspondientes, la Sociedad Concesionaria cederá a la Dirección de Aeropuertos del MOP todas las acciones y derechos que pudieren emanar en contra de los contratistas que las ejecuten. Una vez ejecutadas las obras de Aviación Corporativa y recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en la forma señalada en el numeral 2.2.5 siguiente, la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas, en relación a labores de mantenimiento, conservación, operación ni explotación.

2.2.1. La Sociedad Concesionaria sólo pondrá a disposición del MOP los recursos necesarios para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva, la ejecución de las obras citadas en el párrafo precedente, y la administración del contrato que se requiera, conforme lo solicite el Inspector Fiscal. Se deja constancia que el monto que dispondrá la Sociedad Concesionaria para todos estos conceptos es la suma única y total de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), la cual considera UF 332.500 de inversión en ingeniería, obras y todos los costos relacionados directamente con dichas obras, con excepción de los gastos de administración de la Sociedad Concesionaria, que ascienden a UF 17.500. La Sociedad Concesionaria será responsable sólo del financiamiento y las gestiones administrativas que se consignan en los numerales 2.2.1 al 2.2.10 siguiente. El MOP será responsable por la ingeniería y la construcción de las obras.

El Inspector Fiscal velará porque se ejecuten inversiones hasta un valor máximo de UF 332.500, de acuerdo al estricto orden de priorización que se consigna en el Ítem 4 del Anexo N° 4, Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa. Dichas inversiones serán ejecutadas por la empresa que resulte adjudicada en el procedimiento regulado en el numeral 2.2.8, previa autorización del Inspector Fiscal. Para ello, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo.

En el Ítem 2 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, se presentan ejemplos de los casos regulados en el presente numeral 2.2.1.

2.2.2. Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.2, se deberá llevar a cabo un proceso de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.2.8 siguiente.

Todas las actuaciones del Inspector Fiscal que se regulan en los numerales 2.2.3 al 2.2.10 deberán contar con el V° B° previo de un representante de la Dirección de Aeropuertos del MOP que será designado por dicha Dirección para asistir técnicamente el desarrollo del proyecto Aviación Corporativa, una vez vigente el presente Convenio.

2.2.3. Será obligación de la Sociedad Concesionaria que durante la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.2, éstas se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por todo riesgo de construcción y montaje,



para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo Riesgo, Construcción y Montaje" por el monto total de la obra y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento), las que deberán estar vigentes hasta los 60 días siguientes a la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Las mencionadas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada.

- 2.2.4.** El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.2, será de 20 meses, contado desde lo último que ocurra entre: i) La fecha de aprobación del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; y ii) La fecha en que se adjudique el proceso de licitación de obras por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.2.8 del presente Convenio.

El control y seguimiento de la ejecución de las obras indicadas en el presente numeral 2.2, así como sus estados de avance, estados de pago y cumplimiento del programa de obras será realizado por el Inspector Fiscal en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del MOP.

En caso de incumplimiento del plazo máximo señalado en el párrafo ante precedente, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.5.** Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:

- a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Éste deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.2.4 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.

- b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.2, durante los cuales el Inspector Fiscal, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil



(DGAC). Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra se entenderá recibida por la Dirección General de Aeronáutica Civil una vez que el Inspector Fiscal certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos.

- 2.2.6.** Transcurridos 30 días desde que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega al Inspector Fiscal, previo Visto Bueno de la Dirección de Aeropuertos del MOP, de un Informe Final que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 90 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la empresa constructora, a través de la Sociedad Concesionaria, tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.

En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.7.** Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que corresponda, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal entregue todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, siendo estos la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la empresa Constructora, la Dirección de Aeropuertos del MOP y la DGAC. Para ello previamente la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal otorgue la recepción definitiva de la obra, dos copias impresas de cada uno de los planos As-Built del proyecto. En caso de atraso en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.8.** El valor total y definitivo por la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", incluidos todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, con la sola excepción de los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria será el que resulte de un proceso de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, de acuerdo al siguiente procedimiento.

- i. La Sociedad Concesionaria deberá entregar formalmente al Inspector Fiscal, en el plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario, las Bases de Licitación Privada del proceso de licitación que ella realizará. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas adecuadamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad

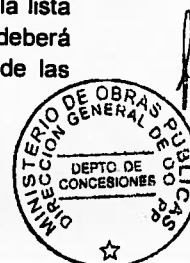


Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal.

- ii. Las Bases de Licitación Privada serán preparadas por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:
 - a) Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
 - b) Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria a favor del Concesionario por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
 - c) En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.
 - d) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.2.
 - e) El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.
 - f) Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
 - g) Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.
- iii. La Sociedad Concesionaria deberá proponer al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 10 días, contado desde la aprobación de éste de las respectivas Bases de Licitación Privada, una lista de a lo menos 5 empresas, las que deberán estar inscritas en el Registro de Contratistas del MOP en 1° Categoría, en obras mayores, especialidad 1 OC y 3 OC.

De las empresas propuestas por la Sociedad Concesionaria, sólo una de ellas podrá ser relacionada con la Sociedad Concesionaria, lo que deberá ser validado por la Sociedad Concesionaria ante el Inspector Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo máximo de 5 días, a contar de la recepción de la lista presentada por la Sociedad Concesionaria, para revisarla y, dentro del mismo plazo, deberá aprobarla o rechazarla. En caso que el Inspector Fiscal la rechazare, si alguna de las



empresas no cumpliere con los requisitos que se establezcan al efecto, la Sociedad Concesionaria deberá presentar una nueva lista dentro del plazo que el Inspector Fiscal le fije.

- iv. La convocatoria a la licitación privada señalada anteriormente se deberá efectuar en un plazo máximo de 5 días, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la lista de empresas presentada por la Sociedad Concesionaria.

Entre la invitación privada a participar en la licitación y la recepción de las ofertas, deberá mediar un plazo acorde a la complejidad propia de las obras a ejecutar, el que no podrá ser inferior, en ningún caso a 30 días corridos. Toda aclaración, rectificación o modificación que se desee introducir a las Bases de la Licitación Privada, requerirá la aprobación previa del Inspector Fiscal, y sólo una vez que ello ocurra, deberá ser informada por la Sociedad Concesionaria a todos y cada uno de los licitantes. La Sociedad Concesionaria no podrá tomar contacto por otra vía que la oficiosa, para las invitaciones a participar y para la entrega, aclaraciones, rectificaciones y modificaciones a las Bases de Licitación Privada.

- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes del procedimiento de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de Información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quién éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

- vi. La evaluación de las ofertas se efectuará en las siguientes etapas:

a) Calificación de la Oferta Técnica: En dicha calificación deberá verificarse si la Oferta Técnica cumple o no con los requisitos establecidos en las Bases de Licitación Privada. Aquellas Ofertas Técnicas que no cumplan con las Bases de Licitación Privada, quedarán automáticamente descartadas y no se abrirá la correspondiente Oferta Económica. Una vez calificadas técnicamente las ofertas, la Sociedad Concesionaria deberá someter dicha calificación a la consideración del Inspector Fiscal, con todos los antecedentes, actas y documentos correspondientes, quien podrá solicitar la corrección de cualquier error hasta concluir esta parte del proceso, entregando la lista de los proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado.

b) Calificación de la Oferta Económica: La apertura de las Ofertas Económicas se realizará sólo para el caso de aquellos proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado. La Sociedad Concesionaria deberá adjudicar la propuesta de menor valor, siempre que ella cumpla con la totalidad de los requisitos establecidos en las Bases de Licitación Privada.

- vii. La adjudicación de la licitación por parte de la Sociedad Concesionaria requerirá el Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 15 días contados desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario, en un plazo de 15 días por parte de la Sociedad Concesionaria.

- viii. Dejado sin efecto el procedimiento de licitación, o si no se presentaren ofertas o bien se declarase desierta, la Sociedad Concesionaria deberá iniciar un nuevo proceso de licitación privada, en el plazo que el Inspector Fiscal fije al efecto, con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso.



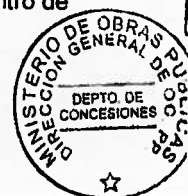
- 2.2.9. Sin perjuicio de lo anterior, el valor máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" y las obras derivadas de él, será la cantidad de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor considera el valor total y definitivo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" establecido en el resuelvo N° 6 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, incluidos los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria, los que se estipulan en el numeral 2.2.10 siguiente.
- 2.2.10. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de gastos de administración e inspección en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por las obras que trata el presente numeral 2.2, se fija en la cantidad única y total de UF 17.500 (Diecisiete Mil Quinientas Unidades de Fomento), netas de IVA.
- 2.3 Los montos indicados en la presente cláusula, no incluyen el impuesto al valor agregado IVA. A mayor abundamiento, ninguno de los montos referidos en este Convenio Complementario incluye IVA.
- 2.4 **Tratamiento Tributario de las Obras del presente Convenio Complementario.**

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soporte la Sociedad Concesionaria, en relación con las inversiones a que se refiere el presente Convenio Complementario, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

TERCERO: COMPENSACIONES EN EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.

Para compensar a la Sociedad Concesionaria por todas las inversiones estipuladas en la cláusula segunda del presente Convenio Complementario, incluidas aquéllas dispuestas mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, las partes acuerdan las compensaciones e indemnizaciones que se detallan en la presente cláusula, como un pago único y total, utilizando para ello los siguientes factores del régimen económico del contrato:

- 3.1 Las partes acuerdan que, a partir del mes calendario subsiguiente a aquél en que se cumpla la condición $MDI_m \geq YTG$ según lo estipulado en la cláusula quinta del Convenio Complementario N° 2, se extenderá el plazo de la concesión hasta el día 30 de septiembre de 2015.
- 3.2 Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a percibir los ingresos por pasajeros embarcados señalados en el artículo 1.14.1 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 3.3 Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria sólo tendrá derecho a percibir el 80% del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y los servicios considerados en el contrato de concesión. Por lo tanto, a partir del tercer mes calendario, contado desde aquél en que se cumpla la condición $MDI_m \geq YTG$, la Sociedad Concesionaria pagará a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dentro de los 15 primeros días de cada mes calendario, el 20% del total de ingresos comerciales recibidos el mes calendario anterior. Por ejemplo, si la condición señalada ocurriere en el mes de mayo de 2013, el período de extensión de la concesión se iniciará a contar del 1 de julio de 2013 y el primer pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria a la DGAC será dentro de



los 15 primeros días de agosto de 2013, por los ingresos comerciales percibidos en julio de 2013. La auditoría de estos ingresos será efectuada por la Dirección General de Obras Públicas del MOP. Si como resultado de la auditoría de estos ingresos se determina que la Sociedad Concesionaria ha percibido otros ingresos que no hayan sido considerados en la determinación del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y, por tanto, no hubiesen sido considerados como base para el cálculo del 20% que la Sociedad Concesionaria debe pagar a la DGAC, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que corresponda por incumplimiento de lo consignado en el artículo 1.10.12 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión. La aplicación de más de una multa por esta situación, durante el periodo de extensión de la concesión, será considerada como causal de incumplimiento grave del contrato de concesión.

Se deja expresa constancia que los montos considerados como recuperaciones y/o reembolsos de gastos por concepto de: Seguros, Servicios Básicos, cuenta de Compensación de Inversiones del Convenio Complementario N°1, indemnizaciones, refacturaciones por informes de daños, gastos por cuenta de terceros y contribuciones de bienes raíces que percibe la Sociedad Concesionaria no serán considerados como Ingresos Comerciales.

- 3.4** Las partes acuerdan que durante el periodo de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria tendrá todos los demás derechos y deberes que establecen las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus modificaciones posteriores. Esto incluye la obligación de la Sociedad Concesionaria de:

- i. Conservar, mantener y operar la concesión hasta el nuevo plazo otorgado.
- ii. Efectuar el pago anual al MOP señalado en el artículo 1.14.5 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por concepto de inspección y control del contrato de concesión.
- iii. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el artículo 1.14.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y modificado según lo estipulado en el numeral 5.11 del Convenio Complementario N° 2.

El pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria por este concepto asciende a UF 64.000 anuales y deberá ser pagado el día 15 de diciembre de cada año. Sin perjuicio de lo anterior, el pago correspondiente al último año de concesión deberá ser efectuado el último día hábil del mes siguiente al mes de extinción de la concesión y deberá ser calculado de forma proporcional al número de meses que hubiere estado en operación la concesión. En este sentido, considerando lo estipulado en los numerales 3.1 y 3.5 del presente Convenio, el pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria será, a más tardar, el último día hábil de octubre de 2015, por un monto de UF 48.000.

- iv. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el numeral 6.2 del Convenio Complementario N° 2, con la precisión que una vez reemplazado el Stage One por el Stage 2 (Sorter), se mantendrá el pago por concepto de mantención y conservación de los equipos respectivos.
- v. La DGAC pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria los ingresos que emanen de los contratos y concesiones vigentes, otorgados por la DGAC, según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus posteriores modificaciones.
- vi. El MOP pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria el IVA correspondiente que se señala en el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.



- vii. Mantener vigentes, durante todo el período de extensión de la concesión, los contratos de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, en los mismos términos, condiciones y plazos señalados en los artículos 1.10.19 y 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, respectivamente, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, en caso que producto de las particulares condiciones del mercado de seguros, para el caso del seguro de catástrofe, las compañías consultadas por la Sociedad Concesionaria, ofrecieren un deducible superior al máximo definido en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, el Inspector Fiscal podrá autorizar una póliza que considere un deducible superior al máximo, para lo que requerirá la certificación de al menos 3 compañías de seguros, en las que consten las condiciones de mercado aludidas.
- viii. Ampliar la vigencia de todas las boletas de garantía de explotación y de garantía adicional, señaladas en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por un periodo igual al período de extensión de la concesión. En consecuencia, dichas boletas de garantía deberán tener un plazo de vigencia igual al señalado en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, más el número de meses que se extienda el plazo de la concesión. Se modifica el numeral 6.12 del Convenio Complementario N°2, en razón que la boleta de garantía adicional debe ser presentada 24 meses antes de la extinción de la concesión por un monto de UF 150.000 con un plazo de vigencia de 3 años después de emitida.

CUARTO: OTRAS ESTIPULACIONES.

- 4.1 De acuerdo a lo establecido en la cláusula Quinta, del Protocolo de Acuerdo, adjunto como Anexo N°5 Ítem 1, suscrito con fecha 30 de Octubre de 2009, se incorporan al contrato de concesión las siguientes materias:
- 4.1.1 Se reconocen las fechas de término y plena validez de los contratos de subconcesión ya suscritos por la Sociedad Concesionaria en virtud de la autorización otorgada por la Inspección Fiscal, mediante ORD IF 072/2008, de fecha 28 de Enero de 2008, referidos en carta CGG 020.08, de fecha 24 de Enero de 2008, con fecha de término 31 de Diciembre de 2019 y cuya identificación se adjunta como Anexo N° 5, Ítem 1. Para el caso de aquellos contratos autorizados el año 2009 y que no se hubieren suscrito al 31 de diciembre de 2011, se estará a lo estipulado en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás disposiciones del contrato de concesión.
- 4.1.2 Se reconoce la fecha de término y la plena validez de los contratos de subconcesión listados en el mismo protocolo, en el numeral 2 de su cláusula segunda, suscritos con anterioridad al Oficio Ordinario IF N° 675/2008, de fecha 9 de Diciembre de 2008.
- 4.1.3 Se reconoce la validez y vigencia de los contratos de subconcesión suscritos con las fechas de término establecidas en el listado adjunto como Ítem 2 del Anexo N°5, los que se enmarcan dentro de los rangos acordados entre las partes, de acuerdo a la cláusula segunda numeral 6 del citado protocolo, en términos que la Sociedad Concesionaria estaba facultada para suscribir contratos de subconcesión hasta Diciembre de 2015, con fecha posterior a la suscripción del Protocolo y hasta el 30 de Noviembre de 2010. Asimismo, desde esa fecha y hasta la suscripción del presente convenio, las partes acordaron que la fecha máxima de los contratos que la Sociedad Concesionaria podía suscribir, es hasta Diciembre de 2014.
- 4.1.4 El MOP consignará en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión correspondientes a la relicitación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, el listado de las



subconcesiones existentes al momento de la licitación y sus condiciones económicas, de manera que (i) los licitantes tomen conocimiento acerca de la situación de dichos contratos y (ii) el licitante adjudicado respete íntegramente sus términos.

- 4.2** Se autoriza a "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión, bajo las regulaciones que se adjuntan como Anexo N°6, ítem 4, Planos de Anteproyecto Bodegas Sur. En virtud que el proyecto Bodegas Sur requiere financiarse en un plazo superior al que resta en el contrato de concesión vigente, se autoriza a la Subconcesionaria que resulte adjudicada en el proceso de licitación del proyecto denominado Edificio Bodegas Sur, a suscribir contratos de subconcesión, por todo el periodo de vigencia del proyecto, el que no podrá superar los 19 años contados desde la fecha de adjudicación del mismo. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá adjudicar el proyecto en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2013, plazo después del cual deberá solicitar las autorizaciones que establece el artículo 1.10.3.C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

Una vez extinguido el contrato de subconcesión, los derechos del concesionario vigente quedarán supeditados a los planes de desarrollo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por lo que, con 6 meses de antelación a la extinción de la subconcesión, éste deberá solicitar al DGOP autorización para seguir explotando las instalaciones del proyecto. Este último, en el plazo de 3 meses contado desde el ingreso de la solicitud de la Concesionaria, se pronunciará sobre la procedencia y plazos de explotación solicitados.

Se deja constancia que la tarifa máxima que podrá cobrar el concesionario, por el arriendo de las bodegas ubicadas en el primer nivel del edificio Bodegas Sur y por los estacionamientos públicos de vehículos construidos como parte de las inversiones del proyecto Bodegas Sur, serán los que estipula y estipule el contrato de concesión vigente.

Para todos los efectos de la regulación del contrato de subconcesión del Edificio Bodegas Sur, se entenderá que las referencias a la Sociedad Concesionaria o a SCL corresponderán a la Sociedad Concesionaria titular del contrato de concesión ya sea SCL o aquella sociedad que a futuro se adjudique el contrato de concesión.

Se deja constancia que, con el objeto de dar cumplimiento a lo resuelto por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en la Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, y de mejorar, actualizar y ampliar las instalaciones donde se desempeñan las empresas que prestan servicios de transporte expreso, llevarlas a los estándares de seguridad establecidos por la OACI y despejar de construcciones la zona colindante con la plataforma oriente del Aeropuerto, en el Decreto Supremo que aprueba el presente Convenio, se dispone que, sólo para el caso del proyecto Bodegas Sur, no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3 literal A.6 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 4.3** Las partes acuerdan que, mediante el presente acto, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones de explotación y mantención, acordados con el MOP, en dos partes del área de concesión primaria, una comprendida entre los vértices A2, A3, A4 y PA y otra comprendida entre los vértices PB, A7, A8 y PC, como se señala en el plano adjunto en el ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. En esa zona se construirán futuras plataformas aeronáuticas, proyecto que se identifica en el Plano adjunto en el ítem 1 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Cabe hacer presente que estas obras no se incorporarán al contrato de concesión, por lo que la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas.



En el mismo sentido, las partes acuerdan que, mediante el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones que le otorga el numeral 2.6 del Convenio Complementario N°1 en lo referente a la ejecución de la obra denominada Oficinas de Rampa - Sector Poniente, cuya construcción, conservación, mantención, explotación y operación es de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, para que estos espacios puedan ser utilizados en la construcción de salas de embarque remoto internacional por parte el MOP.

- 4.4** Se deja constancia que, con el objeto de incorporar 16 nuevas posiciones remotas de estacionamiento de aviones, el MOP, fuera del contrato de concesión, construirá una plataforma aeronáutica de aproximadamente 119.000 metros cuadrados, la que absorberá el incremento en el tráfico de pasajeros y que se ubicará hacia el sur de los estacionamientos remotos del Terminal Internacional, en las áreas de concesión que se describen en el numeral 4.3 precedente. En virtud de esta situación y de la descrita en el numeral 4.3 precedente, las partes han acordado que el MOP compensará dicha desafectación, acordando los siguientes derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria:

- 4.4.1** Con el objeto que aquellos subconcesionarios que deban reubicarse, ampliarse o establecerse por primera vez en los recintos que se generan producto de las intervenciones planificadas en el proyecto denominado Fase 1 tengan un período razonable para amortizar su inversión en la construcción y habilitación de los locales comerciales, dispondrán de un plazo máximo de 5 años de vigencia de los contratos de subconcesión que suscriban con la Sociedad Concesionaria, contados desde la fecha de inicio de operaciones comerciales de cada local comercial. Para estas subconcesiones, la Sociedad Concesionaria sólo podrá percibir una remuneración mensual, hasta el término del contrato de concesión, que cumpla con los siguientes criterios:

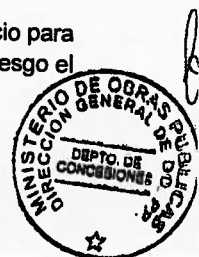
- a) Si se trata de montos variables, que ellos se determinen de igual forma todos los meses (por ejemplo, si se aplica un porcentaje de las ventas, que éste sea el mismo porcentaje todos los meses).
- b) Si se trata de montos fijos, el valor económico deberá ser el mismo para cada mes.
- c) Si se trata de una combinación de montos fijos y variables, éstos deberán determinarse según se describe en los literales a) o b) del presente numeral 4.4.1, según sea el caso.

En el Anexo N° 6, Ítem 2, se adjunta listado y planos de los espacios indicados en el presente numeral.

El Inspector Fiscal aprobará aquellos contratos que cumplan con el criterio de remuneración mensual señalado en el primer párrafo del presente numeral y los requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y en los demás documentos del contrato de concesión.

El Inspector Fiscal deberá aprobar o rechazar los contratos dentro de los 20 días siguientes a la fecha en que éstos sean entregados por la Sociedad Concesionaria en la Inspección Fiscal, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. Una vez aprobados los contratos por el Inspector Fiscal, éste deberá certificar dicha situación ante el Director General de Obras Públicas, remitiéndole copia de todos los antecedentes que forman parte del contrato aprobado. En caso de rechazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 20 días para presentar correcciones y una vez efectuada la presentación de correcciones, se repetirá el proceso descrito en el presente párrafo. Si la Sociedad Concesionaria no presenta las correcciones en el plazo estipulado para ello, el contrato se entenderá rechazado y no podrá volver a presentarse.

- 4.4.2** Considerando la ampliación de la sala de embarque internacional con el consiguiente beneficio para el pasajero, se autoriza a la Sociedad Concesionaria a construir y contratar bajo su costo y riesgo el



proyecto denominado "Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente", adjunto al presente convenio como Anexo N° 5, Ítem 4 se atenga a las condiciones, regulaciones y requisitos señalados en el numeral 4.4.1 precedente en todos los espacios ahí intervenidos y habilitados.

- 4.4.3** Las partes acuerdan que debido a la conveniencia de intervenir el Terminal de Pasajeros en la misma oportunidad en que se desarrollen las obras del proyecto denominado Fase 1, y a la necesidad de incorporar un Salón VIP con las dimensiones suficientes para albergar el crecimiento proyectado de pasajeros en el corto plazo, la Sociedad Concesionaria podrá suscribir un contrato de subconcesión para la instalación y operación del proyecto Salón Vip, basado en el anteproyecto que se adjunta en el Ítem 3 del Anexo N°5, en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2012. Este contrato se podrá extender como máximo hasta Diciembre de 2019 y deberá atenerse a las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

- 4.5** Se modifica lo dispuesto en el numeral 6.7 del Convenio Complementario N°2 que a su vez modifica el artículo 1.10.2 III, A, letra c) de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá explotar las áreas de estacionamientos públicos para vehículos en general en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, en cantidad acorde con los volúmenes de tráfico de éste y dentro del área de concesión.

La Sociedad Concesionaria estará autorizada para explotar el servicio de estacionamiento de custodia, en la totalidad de la superficie de estacionamientos públicos existentes al interior del perímetro conformado por las calles Jean Mermoz por el Norte, Armando Cortínez por el Oriente, Aurelio Celedón Palma por el Sur y Armando Cortínez por el Poniente.

La Sociedad Concesionaria, de acuerdo a las necesidades del aeropuerto, podrá proponer la creación de nuevas áreas y servicios de estacionamiento, en una superficie a explotar bajo un esquema de tarifas libres, sin perjuicio de las consultas que la Sociedad Concesionaria podrá realizar para tales fines, creciendo en altura (vertical) o en planta, los que deberán ser propuestos al Inspector Fiscal junto a sus antecedentes, para su aprobación.

Del mismo modo, en caso que el Inspector Fiscal determine la necesidad de la creación de nuevas áreas de estacionamientos y nuevos servicios de estacionamientos, que requieran nuevas inversiones, podrá solicitarlo a la Sociedad Concesionaria y autorizar a que esta convenga contratos que permitan financiar este tipo de inversiones.

En el caso que los contratos que proponga la Sociedad Concesionaria para resolver lo señalado en el presente numeral, excedan el plazo de término de la concesión, ello se regulará de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10.3. C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, tomando en consideración, adicionalmente, lo señalado en las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

- 4.6** Las partes acuerdan modificar el Área de Concesión, en los términos que se fijan en el nuevo Plano "Área de Concesión Modificada Aeropuerto Arturo Merino Benítez Abril 2012", el que se adjunta en el Ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Mediante el presente instrumento, se afectan al área secundaria de concesión los terrenos correspondientes a la denominada Área C del citado plano. En dichas áreas se ejecutarán las inversiones del proyecto denominado Aviación Corporativa contemplado en el numeral 2.2 del presente Convenio, cuya mantención, explotación y operación será de cargo y responsabilidad de la DGAC.

La Sociedad Concesionaria expresamente declara que renuncia a cualquier reclamación e indemnización que le pudiera corresponder, por las modificaciones al área de concesión materia del presente numeral.



4.7 Se autoriza a la Sociedad Concesionaria para que, en los terrenos correspondientes al área de concesión denominada Área F, construya y habilite estacionamientos para funcionarios del Aeropuerto, Rent a Car, Custodia o Libre Disposición, acorde a las necesidades que presente el Aeropuerto y que apruebe el Inspector Fiscal.

QUINTO: En todo lo no modificado en el presente Convenio Complementario, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenidas en el Decreto Supremo MOP N° 1168, de fecha 5 de diciembre de 1997, en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en las modificaciones contenidas en los Convenios Complementarios N°s 1, 2 y 3 y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión.

SEXTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito, y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido hasta esta fecha respecto de las materias a que se refiere el presente Convenio y de todas las materias relacionadas tanto con el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), su fórmula y los valores que han tomado las variables que componen el mecanismo, así como por los fallos del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

SÉPTIMO: El presente Convenio Complementario tendrá plena validez y vigencia desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

OCTAVO: El presente Convenio se firma en cuatro ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Sociedad Concesionaria y dos en el Ministerio de Obras Públicas.

NOVENO: La personería de don Alfonso Juan Lacámara Suárez y de don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, para actuar en nombre y representación de **SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA**, consta del Acta de la 167ª Reunión de Directorio de la sociedad celebrada con fecha 17 de enero de 2012 y reducida a escritura pública con fecha 22 de marzo de 2012, otorgada en la Notaría de Santiago de doña Valeria Ronchera Flores. La personería de don Franco Devillaine Gómez como Director General de Obras Públicas (S), para representar al Ministerio de Obras Públicas, consta en los Decretos Supremos MOP N° 640, de fecha 20 de septiembre de 2007, y N° 122, de fecha 31 de enero de 2012.

Firman: Franco Devillaine Gómez, Director General de Obras Públicas (S), Ministerio de Obras Públicas, Alfonso Juan Lacámara Suárez, SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria y Marcelo Alejandro Morales Villarroel, SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria.

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 1

**COPIA DE RESOLUCIÓN DGOP (EXENTA) N° 1369,
DE FECHA 21 DE MARZO DE 2012**



La Resolución N° 1697 de 2001, de la Comandera General de la República, que fijó normas sobre ejecución del trámite de turnos de sueldo.

CONFERENDO:

por los artículos 176 de la Ley de Compensación de Obras Públicas y 69 de su Reglamento, que las Obras Públicas, desde que se perfecciona el contrato, podrá ser modificada por el Ministerio de Obras Públicas, por razones de interés público, las condiciones de las obras y servicios contratados.

que el MOP ha atendido «a existencia de ciertas áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requieren, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período».

que, en virtud de lo expresado precedentemente al MCP cabana de univers publico y urgencia de apoyar el desarrollo de la laguna Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fosa 1", según los planes maestros y condiciones que se fijan en la presente convocatoria. El autor, todo vez que se pueda garantizar permittir dentro las breves horas necesarias para atender en capacidad del Aeropuerto Internacional Adolfo Márquez Baez de Quintana Roo, con el fin de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo.

[illegible]

En primer lugar, en virtud de lo consensuado precedentemente, el MCP estima de interés público y urgente la promesa del desarrollo del estudio denominado "Diseño Institucional de Asociación Corporativa Aeropuerto Arturo Merino Benítez", toda vez que en el presente ejecución permitiría definir las acciones necesarias para redefinir las instalaciones de la estación aeroportuaria, reestructurando en el sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, hacia el sector de la Pista 17/23SR, y con ello, minimizar los problemas que enfrentan al desarrollo y

... de acuerdo a lo anteriormente expuesto y al mérito del trabajo de coordinación que se
venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. IT N° 099/2012, de fecha 11

de enero de 2012, el Impuesto Fiscal infligirá duramente a la Sociedad Concesionaria que, por su conformidad a la disposición en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° del Reglamento, el Ministerio de Obras Públicas modificó las concesiones de las obras y servicios del Estado, en la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez", con el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: i) desarrollar la inversión planificada del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y) construir y entregar la segunda del estudio denominado "Diseño Inicial de las Avionetas Corporativas en Aeropuerto Merino Benítez", por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas. Por ello, el conflicto al citado Fiscal, el Impuesto Fiscal hizo entrega a la Sociedad Concesionaria de los documentos "Términos de Referencia y se solicitó enviar a una Inspección Fiscal, en el menor tiempo posible, la valorización de cada uno de los proyectos sustanciosamente señalados.

[illegible][illegible]

En, mediante Oficio Ord. N° 06, de fecha 18 de enero de 2012, el Jefe de la División de Ejecución de Obras Comunitarias (3) presentó los antecedentes y le recomendó al Jefe de la División de Ejecución de Comisiones de Obras Públicas no arca arbitral al Director General de Obras Públicas tramite el proyecto de Resolución que ajusta, establece las razones de interés público y urgencia que fueron señaladas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. TP. 004-2012, de fecha 17 de enero de 2012.

por las razones de interés público y urgencia expresadas precedentemente y teniendo en consideración que la terminación de un Decreto Supremo sobre la materia implica tiempos entres a las requeridas, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo.

[illegible]

1. MODIFICANSE, por razones de interés público y urgente, las características de las obras y servicios del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según las planas técnicas y condiciones que se fijan en el presente Resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

La Ingeniería Definitiva se deberá desarrollar conforme a lo establecido en las respectivas Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, y de acuerdo a la sucesiva vigencia.

2. ESTABLECERSE que el plazo máximo para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva entregada en el remanente N° 1 anterior, será de 240 días, contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución.

2.1 Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, dentro del plazo máximo de 120 días, contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución, la Sociedad Concesionaria deberá realizar una entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva al Inspector Fiscal, consistente en el estado de avance en que se encuentre el desarrollo de la Ingeniería Definitiva a esa fecha. Lo anterior, mientras se sigue desarrollando, en forma paralela, la entrega final de la Ingeniería Definitiva.

2.2 Tanto la entrega preliminar entregada en el numeral precedente, como la entrega final de la Ingeniería Definitiva deberá ser revisada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 30 días, contado desde la entrega de la misma por parte de la Sociedad Concesionaria.

En caso que el Inspector Fiscal efectúe observaciones a la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva, la Sociedad Concesionaria deberá subsanarlas e incorporarlas en la entrega final de dicha Ingeniería. Cabe hacer presente que las eventuales observaciones del Inspector Fiscal se orientarán principalmente a corregir el diseño y discursamiento de los proyectos.

2.4 Dentro del período de revisión de la entrega final de la Ingeniería Definitiva, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a dicha Ingeniería, para lo cual tendrá un plazo de 10 días hábiles, contado desde la fecha de entrega por parte de la Sociedad Concesionaria, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 10 días siguientes a la comunicación por la Sociedad Concesionaria al Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días, contado desde la entrega de las correcciones por parte de la Sociedad Concesionaria, para revisar que las observaciones fueron subsanadas. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean insuficientes, éste deberá señalar a la Ingeniería Definitiva dentro del mismo plazo. Por el contrario, en caso que dicha Ingeniería Definitiva sea revalidada por el Inspector Fiscal, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que se establece en el numeral 2.9 siguiente, debiendo la Sociedad Concesionaria realizar las correcciones respectivas en la forma y plazo que el Inspector Fiscal disponga.

2.5 Se deja constancia que los procesos de revisión se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

2.6 En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro de los respectivos plazos establecidos en los numerales 2.2 y 2.4 anteriores, esto es, no observare la Ingeniería Definitiva, no la revalidare, o no la aprobare dentro de los plazos máximos precedentemente señalados, esta se entenderá aprobada.

2.7 En caso que la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva espere el plazo máximo indicado en la presente Resolución, se aplicará una multa de 2 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.

2.8 En caso que la entrega final de la Ingeniería Definitiva espere el plazo máximo indicado en la presente Resolución, se aplicará una multa de 10 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.

En caso que la Ingeniería Definitiva entregada en su entrega final, sea revalidada por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó las observaciones emitidas por el Inspector Fiscal, se aplicará una multa de 10 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que subsane las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

2.10 En caso que la Ingeniería Definitiva presentada, en su entrega final, no contenga la totalidad de las modificaciones necesarias para realizar la revisión correspondiente, el Inspector Fiscal la calificará como "insuficiente" y se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 2 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que entregue la información faltante, la que deberá ser entregada en el plazo máximo de 10 días.

2.11 La aplicación y pago de las multas señaladas precedentemente, se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

3. ESTABLECERSE que el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", que todas las resoluciones N° 1 y N° 2 de la presente Resolución, de acuerdo a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGO 012/2012, de fecha 17 de enero de 2012, será la cantidad total y total de UF 31.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), versa del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

4. MODIFICANSE, por razones de interés público y urgente, las características de las obras y servicios del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá, por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, contentar y subsanar las observaciones del Inspector Fiscal a la Ingeniería Definitiva, en el plazo máximo de 120 días, contado desde la entrega de la Ingeniería Definitiva al Inspector Fiscal, según los términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria sólo será responsable de construir y cargar la ejecución del estudio señalado precedentemente. Y de gestionar administrativamente dicho contrato, el que se deberá desarrollar de acuerdo a la normativa vigente y según lo que establecen los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012.

El estudio denominado "Diseño Inscripciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" se ejecutará bajo la tutela, responsabilidad y control directo del Ministerio de Obras Públicas, quien actuará como contraparte de las mismas, a través del Inspector Fiscal.

Cuadro N° 1

ETAPA	DESCRIPCIÓN	Plazo Ejecución (días)	Plazo Revisión (días)
1	INGENIERÍA BÁSICA	60	15
2	DISEÑO DEL PROYECTO DE	60	15
3	REVISIÓN DE	60	15
4	REVISIÓN DE	60	15

Esta tabla de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se entregará al Inspector Fiscal y se revisará por parte de la Sociedad Concesionaria en el Cuadro N° 1, los que deberán entregarse de acuerdo con los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012.

Los plazos máximos para la entrega al Inspector Fiscal de cada uno de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se contarán desde la fecha de la entrega de la Ingeniería Definitiva por parte de la Sociedad Concesionaria, de los Informes y Documentos de la Etapa 1.

a. Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Inscripciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez".

b. Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 2: Desarrollo Proyecto de Ingeniería, se contará desde la fecha de la entrega de la Ingeniería Definitiva por parte de la Sociedad Concesionaria, de los Informes y Documentos de la Etapa 2.

c. Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 3: Aspectos Medioambientales, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Inscripciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Sin perjuicio de lo anterior, los Informes y Documentos de cualquier tipo que pudieran ocurrir en el desarrollo de la Ingeniería Definitiva, no serán de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, sino de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria a que atribuya a la gestión administrativa de la Sociedad Concesionaria a que atribuya el segundo párrafo del numeral N° 4.

d. Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 4: Informe Final, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los Informes y Documentos de la Etapa 4.

e. El Inspector Fiscal deberá revisar cada uno de los Informes y Documentos que conforman cada etapa del estudio, dentro de los plazos máximos de la Sociedad Concesionaria del Cuadro N° 1 anterior, contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria.

5.1. Dentro del período de revisión, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a cada Informe o Documento, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 10 días siguientes a la comunicación por parte de la Sociedad Concesionaria. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días para revisar cada Informe o Documento.



decento corregido, conato desde la entrega de los números por la Sociedad Consercionista. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar a respecto cada uno del mismo plazo. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, se aplican las multas establecidas en el numeral 5.7 regular hasta que la Sociedad Consercionista subsane dichas observaciones.

5.4. Se deja constancia que los procesos de revisión señalados en los numerales 5.2 y 5.3 precedentes, se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

5.5. En caso que el Inspector Fiscal no se pronunciare dentro del respectivo plazo máximo de revisión de cada una de las etapas del estudio y sus conexiones, esto es, no observare o no rechazare los informes o documentos dentro de los plazos máximos señalados, la etapa respectiva se entenderá aprobada.

5.6. En caso que la fecha de entrega de cualquier informe o documento del estudio al Inspector Fiscal, respecto al plazo máximo para la expedición y entrega, se entienda que el informe o documento respectivo está irratado, en cuyo caso se aplicará a la Sociedad Comensalista la multa establecida en el artículo 79 del Reglamento para la Comandancia de Trabajo de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que están sometidos a esta aplicación y pago se regulará según lo establecido en las Bases de la Licitación.

En caso de litigio, es la decisión de cualquier informe o documento del estudio por parte de la Sociedad Anónima, o bien, que en caso que estos sean rechazados por el Ingreso Fiscal, el Estado, o la Sociedad. Consecuencialmente no substraen satisfactoriamente a los contribuyentes embutidos, es el hecho establecido en el artículo 17º del Reglamento para la Constitución de Tlaxcala de Tlaxcala, por esta vía el Estado no tiene la obligación de pagar los tributos o documentos que estos asuman, cuya aplicación pago se regulan según lo establecido en las Bases de Licitación.

ESTABLECIERON que el caso más reciente que reconoció el MOP fue el catódo denominado "Dilecto Insignificante de Avesca". Con un índice como "Activo Menso Benítez", que trató los resultados N.º 4 y N.º 5 de la presente: Beca C/02 02.12, de fecha 17 de enero de 2013, en la Sociedad Concesionaria en sus Cuentas C/02 02.12, de fecha 17 de enero de 2013, en la cantidad de UF 33.940. (La cifra definitiva deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal, en base a sus datos efectivos del mandato y a la gestión de gestión de 10%, antes dicho costo, que se reconocen a la Sociedad Concesionaria y que están considerados dentro de la gestión misma).

7. ESTABLECERSE que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soporte la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las características de las obras y servicios a que se refiere la presente Resolución, recibirá el mismo tratamiento que contempló el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.

1. **ESTABLECESE** que las modificaciones que trata la presente Resolución, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.

ESTABLECER que las compensaciones a la Sociedad Concesionaria, por las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión, dispuestas mediante la presente Resolución, serán materia del Convenio que al efecto suscribieran las partes del contrato de concesión, según el respectivo N° 10 de la presente Resolución.

5

LIBRARY OF THE
BUREAU OF THE
CENSUS
WASHINGTON, D. C.

[illegible][illegible]

2. **CONFINQUERES** le remette Resoluciones a "WCL Terminal Adosn Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", a la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, a la División de Evaluación de Obras Concesionadas, al Inspector Fiscal y demás servicios que correspondan.

ANÓTESA Y COMUNICACIONES

Fernando Priz Pérez
Ingeniero Comercial
Director General de Obras Públicas

සමස්ත ප්‍රතිචාරය

V^o B^e Ministere de l'Education

~~SECRET~~

FRANCISCO TOROS JORDÉ
Luisa Jordé
Cecilia Jordé, Rosa Jordé

Filed
MARCELO ROBLES MERY
Custodian, P.O. Box 1000

MARCELO ROBLES MERA
Creador de la marca

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 2

INSUFICIENCIA DE LA OBRA

- **Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1**
- **Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa**
- **Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez**



AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ
INSUFICIENCIA DE LA OBRA

PROYECTO FASE 1

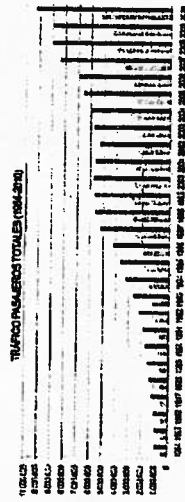
DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
MAYO 2012

Informe de Insuficiencia de la Obra - Fase 1 - Aeropuerto Arturo merino Benitez

Página 1 de 6

INTRODUCCIÓN:

La industria aeronáutica a nivel mundial ha tenido un crecimiento sostenido en el tiempo, debido en parte por épocas o condiciones particulares, que se han reflejado también en el comportamiento del tráfico aéreo en nuestro país. Lo anterior se grafica en las estadísticas de pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, donde es posible observar cómo se recupera la industria después del atentado contra las Torres Gemelas (2001), las crisis económicas de los últimos años (1980 y 2009) y el impacto que tuvo el brote de influenza (2009).



El Ministerio de Obras Públicas ha mantenido a los compromisos repetitivos para crear a través de la implementación de infraestructura tendiente a aumentar la capacidad de los procesos y entregar una mejor calidad de servicio. En 2007 se construyó el Proyecto FAL (Fase 1), en 2009 se construyó el Proyecto MCS (Mejora de la Calidad de Servicio) y en la actualidad se encuentra ejecutando el Proyecto Fase 1, para recuperar los niveles de servicio definidos para la red aeroportuaria del país.

En la actualidad existen algunas procesos de entrega y desembargo que han sobrepasado su capacidad, situación que aumentará en el tiempo a medida que incrementa el tráfico de pasajeros. De acuerdo a las cifras reflejadas, es posible señalar que la actual infraestructura no es capaz de procesar los flujos de pasajeros a contar del presente año con un nivel de servicio adecuado. La mayoría de los procesos presentarían situaciones de congestión crítica, por lo tanto, es necesario generar otras para desdoblarse los aumentos de tráfico del corto plazo y evitar el colapso del sistema.

Informe de Insuficiencia de la Obra - Fase 1 - Aeropuerto Arturo merino Benitez

Página 2 de 7

El tráfico de pasajeros observado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, cuya tasa de crecimiento supera el 11% en los últimos 6 años, alcanzando en 2011 un crecimiento de más de 12 millones de pasajeros, ha provocado algunas situaciones de congestión en el Edificio Terminal del Aeropuerto Arturo merino Benitez.

PROYECCIONES DE TRAFICO:

A continuación se detallan las proyecciones de tráfico de pasajeros hasta el año 2020, las que evidencian que el actual Edificio Terminal, que fue dimensionado para procesar un flujo de 10 millones de pasajeros al año, verá sobrepasada su capacidad.

AÑO	PROYECCION PASAJEROS TOTALES
2012	12.830.077
2013	13.617.574
2014	14.443.000
2015	15.320.712
2016	16.251.461
2017	17.047.772
2018	17.863.113
2019	18.758.385
2020	19.670.696

Informe de Insuficiencia de la Obra - Fase 1 - Aeropuerto Arturo merino Benitez

Página 3 de 7



A continuación se detallan las proyecciones de pasajeros embarcados en hora punta (H+30), promedio utilizado para dimensionar los requerimientos técnicos de infraestructura y equipamiento.

Año	Período			Período	Período	Período
	Hora 1	Hora 30	Hora 1	Hora 30	Hora 1	Hora 30
2012	1,808	1,442	1,488	1,194	1,488	1,194
2013	1,925	1,537	1,546	1,248	1,546	1,248
2014	2,062	1,638	1,629	1,315	1,629	1,315
2015	2,187	1,747	1,717	1,389	1,717	1,389
2016	2,332	1,862	1,839	1,461	1,839	1,461
2017	2,446	1,954	1,936	1,532	1,936	1,532
2018	2,558	2,049	1,991	1,607	1,991	1,607
2019	2,662	2,150	2,059	1,686	2,059	1,686
2020	2,824	2,255	2,191	1,769	2,191	1,769

ANÁLISIS DE CAPACIDAD

Los aumentos de capacidad requeridos que se desliza a continuación han sido obtenidos en base a los puntos del Manual de Desarrollo Aeropuerto DAP y considerando la proyección de pasajeros embarcados en hora punta (H+30) el año 2015 con un Nivel de Servicio "C" (pequeño debido para la red primaria de aeropuertos que se traduce en "Buen Nivel de Servicio, Calidad de Puño Estable, Demoras Aceptables, Buen Nivel de Comfort"). Lo anterior implica que, al entrar en operación las obras correspondientes a la rehabilitación de la concesión (año 2017), el Nivel de Servicio decaerá paulatinamente hasta un Nivel "D", estado aceptable hasta el límite de un contrato.



Resumen Requerimientos Año 2015

Tráfico Internacional (PIP-1203)	Cálculo PIP-1203	Diferencia	Unidad
Cuentas	22	2	un.
Área de Flujos para Cuentas	11,2	71	m²
Cuentas Pórtico Emigración	3	1	un.
Área de Flujos Pórtico	175	205	m²
AVSEC	7	2	un.
Área de Flujos AVSEC	12	15	m²
Salas de Embarque	2	1274	m²
Cuentas Pórtico Emigración	12	4	un.
Área de Flujos Pórtico Emigración	301	124	m²
Chimenea Helio Equipaje	6	1	un.
Área Helio Equipaje	1,25	1,62	m²
May. Juan Per. SAC-Admón	1	5	un.
Área de Flujos SAC-Admón	15	159	m²
Helio Salidas	2	1	m²
Helio Llegadas	1	130	m²

Tráfico Doméstico (PIP-1203)	Cálculo PIP-1203	Diferencia	Unidad
Cuentas	3	10	un.
Área de Flujos para Cuentas	1,2	123	m²
AVSEC	6	1	un.
Área de Flujos AVSEC	13	26	m²
Chimenea Helio Equipaje	6	2	un.
Área Helio Equipaje	1,25	1,593	m²
Salas de Embarque	1,25	1,605	m²
Helio Salidas	1,2	43	m²
Helio Llegadas	1,2	435	m²

Los resultados del análisis de capacidad indican que existen distintas necesidades de capacidad asociadas a cada proceso. De acuerdo al tipo de pasajeros proyectados, el Edificio Terminal presentará déficit de superficies y equipamiento con áreas críticas en gran parte de sus procesos, distinguiendo considerablemente el nivel de servicio prestado. Lo anterior se traduce en tiempos de espera incómodos, flujos lentos y nivel de confort reducido. Los procesos o áreas que se ven más afectados son:

- Control de Pasaportes (emigración)
- Control de Seguridad AVSEC (internacional y doméstico)
- Sistema de Manejo de Equipaje
- Control SAC-Admón
- Helio de Llegadas
- Salas de Embarque

Considerando la condición de un Aeropuerto como sistema, es que cada proceso forma parte de una cadena, es necesario medir que los procesos que no presentan un déficit importante en términos de superficie o capacidad, también se ven afectados debido al desbalance producido en los procesos previos o posteriores a ellos. Por lo tanto, de no satisfacer las demandas necesarias, el nivel de servicio de los procesos que cuentan con un dimensionamiento adecuado para los peores casos también disminuirá.

En el sector Doméstico, la congestión es puntual y se presenta de manera importante en el flujo de pasajeros y helio de llegadas, situación que se compara en el tráfico internacional. Ya en la actualidad otros sectores presentan altos niveles de congestión y hasta el año 2015 el déficit de áreas zonas se mayor a un 100%.

RESUMEN DEL PROYECTO

Considerando la condición de la Obra planteada anteriormente y lo señalado en el Artículo 20° de la Ley de Concesiones, el Ministerio de Obras Públicas, en conjunto con la Sociedad Concesionaria SCS, ha diseñado un Proyecto de Ampliación de Capacidad de los principales procesos

de embarque y desembarque de pasajeros, a construir durante el año 2013, como una medida de seguridad que permitirá recuperar los niveles de servicio definidos para el Aeropuerto en el corto plazo.

El Proyecto Fase 1 permitirá aumentar la capacidad del Terminal para procesar aproximadamente 15 millones de pasajeros al año (que en base punto se traduce en 1.386 pasajeros embarcados internacionales y 1.747 pasajeros embarcados domésticos). Posteriormente debe construirse un nuevo edificio terminal que asegure la capacidad necesaria, respondiendo a la demanda proyectada para el segundo período de concesión.

El proyecto se ha debido considerar la compatibilidad que debe existir entre las obras a implementar en el corto plazo y los proyectos que se realicen como parte de la rehabilitación de la concesión. Por este motivo se ha denominado "Proyecto Fase 1".

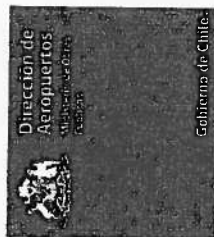
Entre las principales intervenciones, se contemplan aumentar la capacidad, dentro del Edificio existente, para las labores de Fideja de Emigración, ANSEC, Embarque Remate, Control SAG-Aduanas, Hall de Llegadas Internacionales y Llegadas Nacionales. Lo anterior con el objetivo de recuperar el nivel de servicio definido para el Aeropuerto y responder de manera adecuada a la demanda de los próximos años, hasta que entre en operación la obra de nueva edificación a la rehabilitación de la concesión en el año 2017 aproximadamente.

En términos de equipamiento, se necesitan implementar la segunda etapa (Stage 2) del Sistema de Manejo de Equipaje. Para el contrato de concesión vigente, el dueño de este sistema consideró su construcción por etapas, de acuerdo al crecimiento del tipo de equipaje. El Stage 2 cubre toda la funcionalidad del sistema y cubre equipaje en capacidad de permitir que cada uno de los cuatro grupos de contenedores entregue maletas a cualquiera de los ocho carruseles en pleno de equipaje.

DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS

San Diego, Mayo de 2012.
Carmen Gloria Rodríguez de Cordero
Directora de Aeropuertos - ANEP

Informe de Insuficiencia de la Obra - Fase 1 - Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Página 7 de 7



INSUFICIENCIA DE OBRAS PARA AVIACIÓN CORPORATIVA AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, REGIÓN METROPOLITANA

DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Mayo 2012



Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

INSUFICIENCIA DE OBRAS PARA AVIACIÓN CORPORATIVA EN AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, REGIÓN METROPOLITANA

El Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) es el principal terminal aéreo del país, con una participación respecto del total de pasajeros y carga transportados vía aérea, es de un 87% de los pasajeros y el 90% de la carga internacional.

El aeropuerto AMB, se emplaza fuera del límite urbano en un terreno de 1.048 hectáreas, que National Aeronautics and Space Administration, se divide en tres sectores de acuerdo a lo que se muestra en la Fig. Nº1.

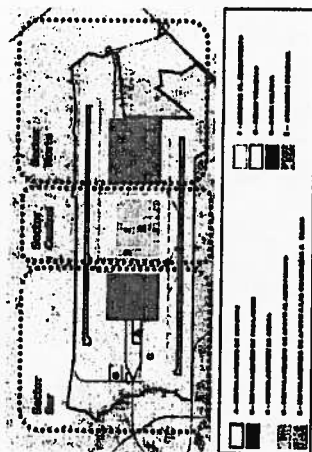


Fig. Nº1. División del aeropuerto AMB, año 2011.

- Sector Sur: corresponde a las instalaciones asociadas al transporte de aviación comercial (terminal y plataformas de pasajeros y carga, tanto internacional como doméstica).
- Sector Central: corresponde a las instalaciones de apoyo aeroportuario (servicio de abastecimiento y estación de aviones, áreas de control, instalaciones de combustible, subestación eléctrica, áreas posales, etc.), aviación corporativa y mantenimiento de aviación comercial (LMA, AUPMAM y otros operadores).

- **Sector Norte:** corresponde a las instalaciones asociadas a la aviación militar y FIDAE (Base Aérea de la FACH).

El desarrollo, el crecimiento y desarrollo del sector central del aeropuerto MBG se han estado con un proceso de planificación clara que se haya implementado en el tiempo por lo tanto, cada uno de los operadores que ahí se encuentran han ido cubriendo sus propias necesidades en virtud de las previsiones que el DCAE ha establecido en el tiempo. Actualmente tener conexiones que los son otorgadas por DCAE, no necesariamente tener presencia el desarrollo integral del aeropuerto. Esto ha sido una gran eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar con una planificación que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, considerando a la fecha limitaciones de la infraestructura, con lo cual se ha debido a las siguientes limitaciones:

Utilidad pública que brinda acceso a sector DGAC: esta utilidad que se desarrolla a partir del paso bajo nivel situado bajo calle da rodaja Tangua hacia el sur, divide el sector central en dos sectores independientes (oeste y este), limitando la expansión de las instalaciones desde el este hacia el oeste.

[illegible]

to con los años, conforme a lo definido por DGAC en su Informe de fecha 27 de marzo de 2012 denominado: "Informe Sobre las Operaciones que Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", el hecho de no contar con un concepto de planificación clara para el control, ha provocado la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, tal como se evidencia en la imagen adjunta. Esto genera una pérdida de eficiencia, ya que no se en línea con los recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan maximizar la seguridad operacional y minimizar las interferencias entre aeronaves de distinto tipo.

Según los estándares nacionales e internacionales, se recomienda en general que la aviación comercial y la aviación corporativa estén separadas en su operación, como una forma de mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo, que a saber son:

Colisiones entre aeronaves y/o vehículos de apoyo en tierra durante tareas de traslado desde y hacia los centros de mantenimiento.

Efecto de chorro de las aeronaves comerciales sobre aeronaves, equipos y/o personal de tierra de la aviación comercial.

1000

Insuficiencia de Obras para Asedados Corporativos

Es importante señalar que a partir de los procedimientos existentes a la fecha, la revisión corporativa creada en dicho sector por sus propios medios, y a diferencia de la revisión comercial que funciona mediante vehículos de apoyo que "trabaja" en este sector a las aerolíneas que debían circular en la zona aérea internacional, se creó una oficina independiente para el control de la infraestructura y calles de rodaje.

En consideración a lo anterior, el Plan Maestro ha identificado en el corto y mediano plazo que el sector central requiere de un ordenamiento para desarrollar propiamente las actividades de mantenimiento y servicios de apoyo correspondientes a las actividades de explotación y explotación de los servicios correspondientes de acuerdo a los requerimientos de la demanda de servicios necesarios para la efectación comercial que opera en el aeropuerto de Atocha. Esto, debido a que dicho sector se presenta como el más eficiente por su proximidad para servir las tareas de mantenimiento menor (avión estacionado) y el más adecuado para el mantenimiento mayor (avión estacionado) y el más adecuado para el mantenimiento mayor (avión estacionado). El Plan Maestro le asigna a este sector en largo plazo.

Sabiendo que esta ordenamiento implica necesariamente el traslado progresivo de la inversión corporativa a otro lugar del aeropuerto AHA, el Plan Maestro ha considerado también la reubicación de las instalaciones asociadas a este tipo de inversión en un nuevo emplazamiento en terrenos localizados hacia el oeste del aeropuerto, liberando así esta mancha expuesta para nuevas instalaciones de mantenimiento y apoyo aeroportuario en el sector central.

En torno a este último punto, MIDEPLAN desarrolló en febrero de 2011 una evaluación preliminar a nivel de perfil, la que incluye entre otras conclusiones siguientes.

se establece que si bien actualmente la aviación comercial dispone de áreas de mantenimiento en el sector central del aeropuerto, esta presenta un débil espacio que deriva en un aumento de los costos y problemas de seguridad al el servicio, ya que por una parte las operaciones deben enviar al extranjero a sermotes, para los trabajos de mantenimiento mayor y por otra deben utilizar la plataforma de estacionamiento de sermotes del terminal de pasajeros para realizar los trabajos de mantenimiento de línea, con el consecuente problema de seguridad y pagos por el arriendo de la plataforma de estacionamiento durante los trabajos que se así.

esto es consistente con lo establecido en el Plan Maestro desde el punto de vista de la demanda y de acuerdo a la información existente que se recibió, al menos se estableció un aumento en la necesidad de espacios para utilizar servicios de mantenimiento para la aversión comercial y de aversión corporativa, que en virtud de la disponibilidad de áreas del sector central hacen impracticable atender a la demanda de corto plazo para ambas unidades en el sector central.

Intendencia de Obras para Aviación Corporativa
Arquitecto Arturo Noriega Roldán. Ramón Montecinos

Year	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	

Fig. N°2: Aproximaciones estadísticas de Movimiento según Plan Maestro Arroyuelo AÑO 2008, de acuerdo a lo indicado se estimó necesario aumentar la actual superficie de sembradíos en aproximadamente un 20-25% hacia el año 2024 (basados de 19 Hect. (19 millones de semillas).

[illegible]

Fig. 472. Representaciones tridimensionales de Avulsión Corporales según Plan Maestro Arquitecto AGS año 2003, de acuerdo a la indicación en el mismo Arquitecto anterior a esta solicitud de cambio de nombre en aproximadamente un 15-4% hacia el año 2004 (Parámetro de 10 Mq. (10 millones de piescúbicos).

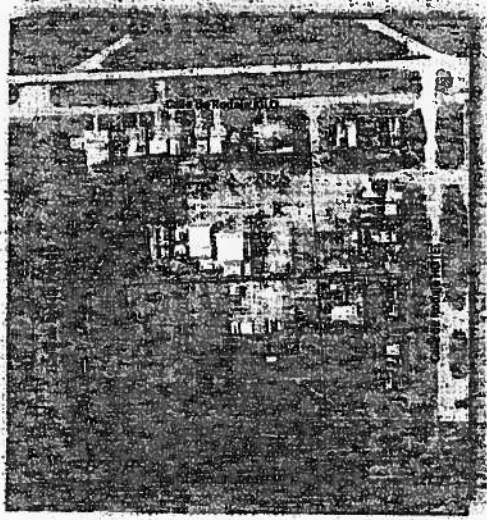
el contexto del desarrollo del Plan Maestro del aeropuerto AMS, se abrieron diversas alternativas para el desarrollo de las nuevas instalaciones de aviación corporativa conforme a los requerimientos de demanda antes mencionados. La alternativa seleccionada en este caso, considera la ubicación en canto, mediano y largo plazo de una gran esclusa para el desarrollo de la aviación corporativa en el contexto nuevo de la posta 1/351.

[illegible]

INFORME SOBRE LAS OPERACIONES QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ.

1. UBICACIÓN DE LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En términos generales, las áreas de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez (en adelante AMB) se encuentran en el cuadrante formado por las calles de nombre HOTEL DUJ, TAMCO Y ELDO. Este cuadrante se encuentra a su vez subdividido por las calles INDIA Y MARE como se muestra en siguiente figura.



6

Insideros de Obras para Asesoría Corporativa
Aerpuerto Arturo Merino Benítez, según instrucciones

Maestro de año 2009 de acuerdo a lo notificado en Fig. N° 5. Lo anterior indica las obras de corto plazo y requiere necesariamente la adquisición de nuevos terrenos de acuerdo a lo definido en Plan Maestro, dando cumplimiento a los requerimientos de largo plazo indicados en Fig. N° 3.

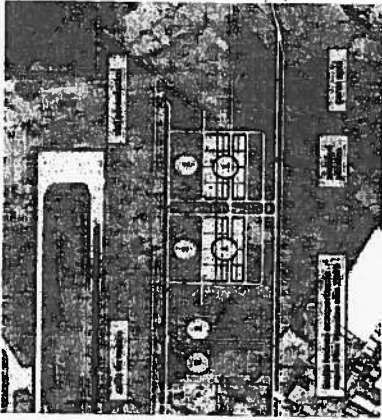


Fig. N° 5: Requerimientos de desarrollo a largo plazo para sector corporativo, a partir de Plan Maestro 2009. Las instalaciones de desarrollo corporativo, según instrucciones de la Fig. N° 3 en la figura 1 y las actividades de apoyo administrativo, según instrucciones de la Fig. N° 3 en la figura 2.

DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS

[Signature]

San José, 10 de mayo de 2012.
Dirección de Asesoría y Planificación

5

Insideros de Obras para Asesoría Corporativa
Aerpuerto Arturo Merino Benítez, según instrucciones

Se han identificado las instalaciones existentes, para poder cumplir con todos los requerimientos exigidos por la normativa aeronáutica vigente, se hace necesario realizar el traslado de un tramo del camino a Lampa (Aguas Calientes) tal como se muestra en la Fig. N° 4.

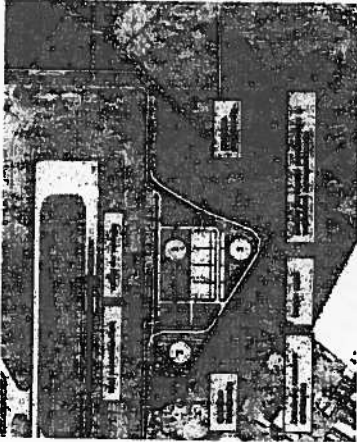


Fig. N° 4: Traslado de camino a largo plazo para sector corporativo, a partir de Plan Maestro 2009. Las instalaciones de desarrollo corporativo, según instrucciones de la Fig. N° 3 en la figura 1 y las actividades de apoyo administrativo, según instrucciones de la Fig. N° 3 en la figura 2.

Se ha estimado preliminarmente que las obras para la ejecución corporativa tendrán un valor de \$ 7.968 millones (o sea ajustado según resultados del diseño), el valor indicado incluye el costo directo de obras de planeación, diseño, estudios (públicos y privados), terrenos, saneamiento, servicios de ingeniería, trabajos eléctricos de todo tipo, y tierra, sin considerar los costos de adquisición de terrenos, servicios públicos y transporte a ser desarrollados por compañías de servicios corporativos, entre los gastos generales, impuestos, seguros e IVA.

Los valores anteriormente definidos han sido desarrollados a nivel conceptual considerando las estimaciones definidas en la Fig. N° 3 del Plan Maestro y en las modificaciones definidas a la ejecución del proyecto en consideración a la disponibilidad actual de terrenos.

En cumplimiento a lo definido en corto plazo, se ha planificado también un desarrollo de mediano y largo plazo para el sector corporativo a partir del Plan



III. EMPRESAS QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento de AMB, operan las siguientes empresas:

- LAN Airlines
- FBO Aerocecal
- Airman Mantenimiento Aerocecal
- Servicios Aéreo y Terrestres Aerocecal

IV. TIPOS DE AERONAVES QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento operan aeronaves cuyas energías varían entre 11 m y 62 m, es decir, que se ajustan a los códigos A, B, C, D y E. Las aeronaves más comunes son las siguientes:

- Airbus 340-300 con aproximadamente 62 m de energía. Código E
- Boeing 767-300 con aproximadamente 48 m de energía. Código D
- Airbus 320-300, 315-100 y 318-100 con aproximadamente 34 m de energía. Código C
- Boeing 737-300 con aproximadamente 28 m de energía. Código C
- Boeing 737-400 Global Express con aproximadamente 28 m de energía. Código C
- De Havilland Dash 8 con aproximadamente 26 m de energía. Código C
- Boeing 737-400 con aproximadamente 24 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 22 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 20 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 18 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 16 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 14 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 12 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 10 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 8 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 6 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 4 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 2 m de energía. Código B
- Boeing 737-300 con aproximadamente 0 m de energía. Código B

V. TIPOS DE MOVIMIENTOS QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En las áreas de mantenimiento se realizan los siguientes tipos de movimientos:

- Movimientos mediante vehículo remolcador para aeronaves código C, D y E desde que salen del área de mantenimiento hasta el terminal de pasajeros.
- Movimientos autopropulsados para aeronaves código A, B y algunas C cuando estas ingresan a las plataformas SEGMA o PAPA, suministradas por la DGAC, como también a los FBO Aerocecal o Aerocecal.
- Movimientos de vehículos de apoyo, los cuales circulan durante las 24 horas del día entre las áreas de mantenimiento y el terminal de pasajeros.

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Marzo de 2012



V. FLUJOS TIPOS DE MOVIMIENTO DE AERONAVES EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

- Desde o hacia LAN Airlines: las aeronaves que se desplazan entre la base de mantenimiento de LAN y el terminal de pasajeros, lo hacen en su respectiva matrícula la calle de rodaje INDIA y arriban a aeronaves código C, D y E. Los movimientos son realizados en ambas sentidos y en la terminal circulan la calle de rodaje INDIA.
- Desde o hacia FBO Aerocecal: las aeronaves que operan desde o hacia Aerocecal son código A y B en su mayoría, pero esporádicamente operan también aeronaves código C. Los movimientos se realizan autopropulsados y mediante vehículos remolcadores, lo cual se debe a la alta circulación de vehículos de apoyo en el sector y la ausencia de vallas de seguridad que se encuentran fuera de las calles de rodaje. Estos movimientos ocurren principalmente en la pista 17L, por lo que los movimientos son de su mayoría por la calle de rodaje INDIA.
- Desde o hacia Airman Mantenimiento Aerocecal: las aeronaves que se desplazan entre la base de mantenimiento Aerocecal, lo hacen vía INDIA y corresponden a aeronaves código C. Los movimientos son realizados en ambos sentidos.
- Desde o hacia Servicios Aéreos y Terrestres Aerocecal: las aeronaves que operan desde o hacia Aerocecal lo hacen hacia calle de rodaje INDIA, es decir, principalmente no ingresan al sector de áreas de mantenimiento.

VI. FLUJOS TIPOS DE MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

El movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento se produce normalizando entre las bases de mantenimiento (LAN o Aerocecal) y el terminal de pasajeros. Al no existir un vallado adecuado separado de las calles de rodaje, la circulación de vehículos se realiza sobre las calles de rodaje INDIA y INDIA, dificultando la operación de aeronaves pequeñas (código A y B) cuya seguridad durante el rodaje es reducida.

VII. ESTIMACIÓN DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES REMOLCADAS (código C, D, E).

De acuerdo a los registros del año 2011 se observa que en promedio, se realizan 90 movimientos de aeronaves remolcadas entre el terminal de pasajeros y las áreas de mantenimiento o viceversa.

VIII. ESTIMACIÓN DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES AUTOPROPULSADAS (código A, B, C).

De acuerdo a los registros del año 2011 se observa que en promedio, se realizan entre 20 y 30 movimientos de aeronaves autopropulsadas desde o hacia las

Aeropuerto Arturo Merino Benítez

27 de Marzo de 2012

secciones de FBO Aerocecal o Aerocecal. Estos movimientos se realizan principalmente en lunes a viernes durante horas diurnas.

IX. DEMANDA DE SUPERFICIES PARA DESARROLLO DE AVIACIÓN CORPORATIVA.

De acuerdo a las encuestas realizadas a empresas interesadas en desarrollar actividades de aviación corporativa en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, se calculó una demanda de superficie que cubra los 50.000 m² los cuales se distribuyen en hangares y plataformas. Tomando en cuenta que una correa de 10 m de 4.000 m² es capaz de servir aproximadamente a 8 aeronaves código C o 4 código B en forma simultánea, se cree que las aeronaves que podrían operar de manera simultánea o en secuencia en Arturo Merino Benítez serían entre 50 y 100 dependiendo de los tipos que se trate.

X. ESPACIOS FACTIBLES DE HABILITAR PARA AVIACIÓN CORPORATIVA.

Tomando en cuenta el plan maestro del aeropuerto, específicamente la red de calles de rodaje para la circulación de aeronaves y los distanciamientos y que estas medidas (código F), la única superficie disponible actualmente para desarrollar este tipo de aviación es la ubicada junto a FBO Aerocecal.

En caso que esta superficie se habilite, supondría un aumento en los movimientos de aeronaves código A, B y C que se desplazarían de manera autopropulsada dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que también se encuentra en crecimiento.

XI. HABILITACIÓN DE OTRAS SUPERFICIES.

Tomando en cuenta la congestión que se produce en el sector de las áreas de mantenimiento, causado por el aumento de movimientos autopropulsados por las aeronaves de aviación comercial (LAN, SKY, PAL) y agregando a esto un desarrollo de aviación corporativa en el mismo sector, se prevén conflictos para que todos estos movimientos se realicen de manera segura y expedita. Además del movimiento de aeronaves se debe tener presente el movimiento de vehículos de apoyo (remolcadores de alta potencia) para el conductor, el cual aumenta de manera proporcional al movimiento de aeronaves.

Por este motivo, se hace recomendable la habilitación de un sector para aviación corporativa alejado de las áreas de mantenimiento y que al mismo tiempo se ajuste a lo dispuesto en el plan maestro de AMB. Esta superficie, correspondiente a los terrenos ubicados al noroccidente del aeropuerto, ubicación que no sólo cumple con el requisito de estar en este tipo de aviación de las áreas de mantenimiento, sino, permite desarrollar el movimiento de aeronaves de alta potencia (helicopteros) en necesidad de cruzar alguna de las pistas en servicios durante su salida o aproximación.

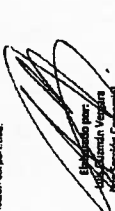
Aeropuerto Arturo Merino Benítez

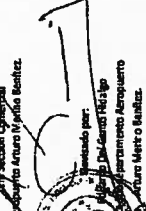
27 de Marzo de 2012

CONCLUSIONES.

Tras revisar la dinámica del sector de áreas de mantenimiento, esto es, movimiento de aeronaves y vehículos, y tras compararlo con el incremento actual y previsto de aeronaves se concluye que, en la medida de lo posible, se podrá conducir lo siguiente:

1. La necesidad de atención corporativa se encuentra condicionada y a la espera de la habilitación de nuevas áreas para su desarrollo. Las aeronaves previstas que operarán en caso de habilitarse nuevas áreas, podrían incluso duplicar a las actuales.
2. La evolución comercial ha crecido en forma sustancial durante los últimos años, lo cual se traduce en más movimientos de aeronaves y vehículos de apoyo.
3. El desarrollo de ambos tipos de atención dentro del mismo sector no se hace compatible por razones de seguridad. Esto se produce por la mezcla de aeronaves civiles A, B, C, D y E, las cuales operan en forma simultánea o a contrapunto según corresponda, lo que se suma al movimiento de vehículos de apoyo dentro del mismo sector, muchos de los cuales tienen volúmenes elevados.
4. Dado el crecimiento sostenido de la atención comercial y el movimiento previsto de aeronaves de atención corporativa, se hace aconsejable que por razones de seguridad operacional, esta última se desarrolle en sector distinto al actual.
5. Teniendo en cuenta que las superficies actuales destinadas a atención corporativa no cuentan con suficiente capacidad, un aumento de esta obliga al uso de la plataforma asignada al transporte público (terminales de pasajeros internacionales y nacionales), con lo que se suma la mezcla de distintas categorías de aeronaves, en un sector que no está diseñado para la atención de aeronaves de tamaño mediano o pequeño.
6. Se estima que el sector normativo del aeropuerto es el más adecuado para desarrollar la atención corporativa.

Elaborado por:

 Juan Carlos Viquez
 Asesor en Asesoría Jurídica
 Asesor en Asesoría Jurídica

Elaborado por:

 Juan Carlos Viquez
 Asesor en Asesoría Jurídica
 Asesor en Asesoría Jurídica

Aeropuerto Arturo Merino Benítez 27 de Mayo de 2012



DESCRIPCIÓN PROYECTOS FASE 1

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

INTRODUCCIÓN:

El proyecto conceptual denominado FASE 1, ha sido definido y dimensionado para responder a la demanda de pasajeros en hora punta. Debido al alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período, existen ciertas áreas y procesos del Aeropuerto que requerirán en el corto plazo de un aumento de capacidad (año 2015).

En respuesta al requerimiento de infraestructura adicional y teniendo en consideración que existe una concesión vigente, la DAP ha definido las obras necesarias para abastecer la demanda de pasajeros en el corto plazo, las cuales deberán ser desarrolladas a nivel de Ingeniería de Detalles, como se señalan en los términos de referencia respectivos. Para el diseño, se han usado las recomendaciones contenidas en el "Airport Development Reference Manual de IATA" (Ediciones años 1995 y 2004), para el Nivel de Servicio "C" (estándar definido para los principales Aeropuertos y Aeropuertos del país). Se realizó un análisis de requerimientos de infraestructura, utilizando la Hora 30 proyectada al año 2015. El proyecto Fase 1 fue definido considerando los siguientes objetivos:

- Dar respuesta al déficit de infraestructura detectado
- Minimizar al máximo el impacto sobre la operación.
- Minimizar al máximo la intervención sobre zonas comerciales con el objeto de reducir las compensaciones al Concesionario.
- Aprovechar espacios actualmente subutilizados.

PROYECTOS A DESARROLLAR:

Nº	Proyecto	Nivel
1	SALA DE EMBARQUE REMOTO INTERNACIONAL	0.00
2	LLEGADAS INTERNACIONALES (CONTROL SAG ADUANAL)	4.20
3	LLEGADAS NACIONALES	8.20
4	CONTROL EMIGRACIONES	0.00
5	CONTROL INMIGRACIONES	8.20
6	ACCESO EMBARQUE NACIONAL AVSEC	12.20
		0.00
		8.20

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 3

PROYECTO FASE 1

- Ítem 1: Descripción
- Ítem 2: Cronograma
- Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
- Ítem 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1

7. SISTEMA BHS, COMPLETAR SORTER	4.20
	0.00

E indica de los proyectos se indica a continuación:

1. SALA DE EMBARQUE REMOTO INTERNACIONAL (Nivel 0.00, 4.20 y 8.20):
 - Incorporación de un volumen de circulación vertical entre los niveles 8.20, 4.20 y 0.00, donde se ubicará una nueva Sala de Embarque Remoto Internacional.
 - Construcción Sala de Embarque Remoto Internacional, que incluye baños y servicios.
 - Dotación de 4 buses "Aeropuerto".
2. LLEGADAS INTERNACIONALES - CONTROL SAG ADUANAS (Nivel 0.00):
 - Introducción de 4 nuevos puestos de revisión SAG-Aduanas para totalizar 10 puntos de control.
 - Ampliación del Hall de Llegadas Internacionales. Incluye además esclusas de acceso para optimizar la climatización del Edificio.
3. LLEGADAS NACIONALES (Nivel 0.00):
 - Ampliación y remodelación del sector de llegadas de pasajeros domésticos.
 - Incorporación de tres nuevas cintas de retiro de equipaje.
 - Desplazamiento de Swing Gates para otorgar mayor capacidad al área internacional.
 - En el extremo oriente del Terminal Doméstico se considera la construcción y habilitación de instalaciones para personas de losa.
 - Reubicación de oficinas de líneas aéreas.
 - Habilitación de un estar para personal de losa dependiente del Servicio Agrícola y Ganadero y la habitación de un área de estacionamientos para vehículos de apoyo terrestre.
4. CONTROL EMIGRACIONES (Nivel 8.20 y 12.20):
 - Construcción de losa sobre actual vacío para ampliar el área de control de pasaportes de salida, con 12 nuevas casetas para alcanzar un total de 36 puntos de control.
 - Ampliación de área de filas hacia hall público siguiendo la línea de proyección de losa superior 12.20.

- Reubicación oficina PDI, con incorporación de un ascensor de uso exclusivo para funcionarios PDI con acceso controlado para conectar con el Nivel 12.20.
 - Oficina de Inspección Secundaria PDI en sector filas.
 - Se aumenta cantidad de puestos de revisión AVSEC Internacional, totalizando 7 unidades.
 - Reubicación del Embarque Preferente a este nivel, lo que incluye modificación al sistema de manejo de equipaje.
 - Incorporación de ascensor y escalera mecánica proveniente de Embarque Preferente nivel 12.20 y ascensor de acceso a este sector desde Unidad 5.
 - Se considera la incorporación de un estar de 57 m² aproximadamente para los funcionarios de PDI con instalaciones para kitchenette.
5. CONTROL INMIGRACIONES (Nivel 0.00):
 - Introducción de 3 nuevas casetas de control de pasaportes de llegada.
 - Reubicación de oficinas producto de la creación de circulación hacia el nivel 0.00 (llegada a nuevo sector control SAG-Aduanas), lo que implica además invertir el sentido de las escaleras.
 6. ACCESO EMBARQUE NACIONAL AVSEC (Nivel 8.20 y 4.20):
 - Construcción de una losa sobre actual vacío (rotonda oriente) para ampliar el área de filas de control de seguridad AVSEC doméstico e introducir un nuevo puesto de revisión para alcanzar un total de 5.
 - Construcción parcial de losa sobre vacío patio interior para dar cabida al área de filas de AVSEC doméstico.
 - Desplazamiento de escalera existente (eje 2') hacia el sur para pasar sobre cubierta de ampliación de salida nacional.
 - Traslado obra de arte ubicada en rotonda oriente, según coordinación que realice el Inspector Fiscal con la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.
 - Se considera la construcción de losa en rotonda oriente para la reubicación de oficinas afectadas por la modificación al sistema de manejo de equipaje, así como algunas obras anexas.
 7. SISTEMA BHS, COMPLETAR SORTER (Nivel 0.00):
 - Al Sistema de Manejo de Equipaje (BHS) salido, se incorpora la segunda etapa de proyecto original, "Stage 2". El proyecto otorgará total flexibilidad al sistema, permitiendo desplazar maletas desde cualquier grupo de counters hacia cualquier carrusel del patio de equipaje. El proyecto considera además máquinas de revisión adicionales (las que en la etapa de construcción serán provistas por la DGAC).

• Cintas destinadas a equipaje en tránsito y al equipaje facturado en Courtrans de Check-in Preferente en nivel 12.20. Toda nueva configuración y amoldamiento del Sistema BHS, será sometida a una simulación utilizando software especializados / que verifiquen el funcionamiento de sistema, lo que será soportado en el proceso de licitación.

- Se reubicarán oficinas y recibos del patio de equipaje que sea necesario, se considerará bodega de repuestos y taller.



Proceso	Proyecto Fase 1
Contrato	Aeropuerto Internacional AMB

ACTIVIDAD	AREA	FECHA RESPONSABLE	FECHA TÉRMINO	DURACIÓN
1	DAF/CCOP/CCOP/CCOP	27/08/2010	23/11/2011	410
2	Investación con SCL	CCOP/SCL	24/01/2010	802
3	Financiamiento: FFI, organismos donantes y evaluación social	DAF	18/10/2010	414
4	Construcción de infraestructura	CCOP	24/02/2011	172
5	Transferencia con MOP, Materias y Construcción	CCOP	17/04/2012	83
6	Desarrollo de proyectos de inversión	SCL	24/03/2012	240
7	Desarrollo de la evaluación social	SCL	01/05/2011	319
8	Aprobación evaluación social por Medplan	DAF/CCOP/CCOP/CCOP	27/08/2012	180
9	Preparación Bases de Licitación constructoras	SCL	16/10/2012	30
10	Licitación y adjudicación obras	SCL	17/11/2012	40
11	Construcción	SCL	03/01/2014	360

[illegible]

0	2007/2017	27/02/2012	0
9	2006/2016	27/02/2012	9
10	2005/2015	26/03/2012	10
11	2004/2014	13/03/2012	11
12	2003/2013	10/03/2012	12
13	2002/2012	20/03/2012	13
14	2001/2011	20/03/2012	14
15	2000/2010	16/04/2012	15
16	1999/2009	23/04/2012	16
17	1998/2008	30/04/2012	17
18	1997/2007	07/05/2012	18
19	1996/2006	14/05/2012	19
20	1995/2005	27/05/2012	20
21	1994/2004	29/05/2012	21
22	1993/2003	04/06/2012	22
23	1992/2002	11/06/2012	23
24	1991/2001	18/06/2012	24
25	1990/2000	24/06/2012	25
26	1989/1999	02/07/2012	26
27	1988/1998	09/07/2012	27
28	1987/1997	16/07/2012	28
29	1986/1996	23/07/2012	29
30	1985/1995	30/07/2012	30
31	1984/1994	05/08/2012	31
32	1983/1993	13/08/2012	32
33	1982/1992	20/08/2012	33
34	1981/1991	27/08/2012	34
35	1980/1990	03/09/2012	35
36	1979/1989	10/09/2012	36
37	1978/1988	17/09/2012	37
38	1977/1987	24/09/2012	38
39	1976/1986	01/10/2012	39
40	1975/1985	08/10/2012	40
41	1974/1984	15/10/2012	41
42	1973/1983	22/10/2012	42
43	1972/1982	29/10/2012	43
44	1971/1981	05/11/2012	44
45	1970/1980	12/11/2012	45
46	1969/1979	19/11/2012	46
47	1968/1978	26/11/2012	47
48	1967/1977	03/12/2012	48
49	1966/1976	10/12/2012	49
50	1965/1975	17/12/2012	50
51	1964/1974	24/12/2012	51
52	1963/1973	31/12/2012	52
53	1962/1972	07/01/2013	53
54	1961/1971	14/01/2013	54
55	1960/1970	21/01/2013	55
56	1959/1969	28/01/2013	56
57	1958/1968	04/02/2013	57
58	1957/1967	11/02/2013	58
59	1956/1966	18/02/2013	59
60	1955/1965	25/02/2013	60

PROYECTO FASE 1
ANEXO N°3
ITEM N°4
OTRAS INVERSIONES PRIORIZADAS DE FASE 1

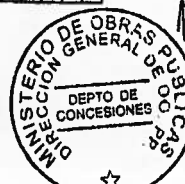
El ítem 3 del Anexo N° 3 del Convenio Complementario N° 4 corresponde a los Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1, documento del que se anexa referencia correspondiente a su carátula.

**TÉRMINOS DE REFERENCIA
PROYECTOS FASE 1**



AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

DICEMBRE 2011



CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4
Obras Públicas Fisco

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

PROYECTOS FASE 1 AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

PRESUPUESTO OBRAS ADICIONALES Y PRIORIDAD

Balios

Valor referencia por m² construido balio hombre en supe (balio nuevo o renovación de estructura no considera refacción de nuevas obras)

Clase gasea 6.00 UF m²

Terminaciones 25.00 UF m²

Localizaciones 23.00 UF m²

Total UF por m² 57.00 UF/m²

Item	m ² Intervenciones	valor unitario	Total UF
Balio	151.00	57.00	8,607.00
BC-01	103.00	57.00	5,871.00
BC-02	84.00	57.00	4,788.00
BC-03	78.00	57.00	4,446.00
Total 0.00	265.00		13,612.00

Item	m ² Intervenciones	valor unitario	Total UF
Balio	151.00	57.00	8,607.00
BC-01	103.00	57.00	5,871.00
BC-02	84.00	57.00	4,788.00
BC-03	78.00	57.00	4,446.00
Total 0.00	265.00		13,612.00

Item	m ² Intervenciones	valor unitario	Total UF
Balio	151.00	57.00	8,607.00
BC-01	103.00	57.00	5,871.00
BC-02	84.00	57.00	4,788.00
BC-03	78.00	57.00	4,446.00
BC-04	177.00	57.00	10,089.00
BC-05	50.00	57.00	2,850.00
BC-06	50.00	57.00	2,850.00
Total 0.00	572.00		32,604.00

Toda intervención nueva balio ALB
1.034 m²
58 818.00 UF

Página 2 de 3
Abril de 2011

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

Obras Públicas Fisco

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

BUSES DE PLATAFORMA

Valor referencial por bus de plataforma tipo COBUS modificado 3000 o similar de cast-fo para transcurso de hasta 1.2 pasajeros según ATA A14 A152

Item	Bus	Costo	UF
1	Bus	3000	10.000

PRIORIDADES

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 4

PROYECTO DISEÑO INSTALACIONES DE
AVIACIÓN CORPORATIVA EN
AEROPUERTO

ARTURO MERINO BENÍTEZ

- Ítem 1: Descripción
- Ítem 2: Cronograma
- Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Diseño Instalaciones en Aviación Corporativa
- Ítem 4: Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa

El ítem 4 del Anexo N° 3 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 3 Planos de "Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

Página 1 de 1
Abril de 2011



DESCRIPCIÓN PROYECTO

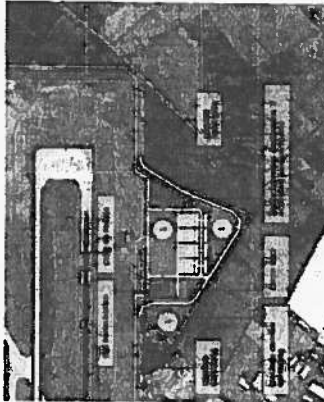
AVIACIÓN CORPORATIVA

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

INTRODUCCIÓN:

Dada la creciente demanda de operaciones y el crecimiento del aeropuerto que se ha regulado a través del Plan Maestro de Aeropuerto, la alternativa seleccionada para el desarrollo de largo plazo del sector central, considere adecuadamente espacios para actividades de apoyo aeroportuario y mantenimiento de la evolución comercial, lo que implica el traslado progresivo de la aviación corporativa que se emplaza actualmente en el sector central a otro lugar de aeropuerto.

Considerando lo anterior, y también en conformidad a lo definido en Plan Maestro, se ha planificado el desarrollo en largo plazo de nueva infraestructura específica para la aviación corporativa en el costado noroccidental de la pista 17L/35R, por lo que se hace necesario realizar el traslado de un tramo del camino a Lampa (Aguas Claras) tal como se muestra en la Fig. N°2.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto contempla en resumen los siguientes ítems:

1. Calles de rodaje desde la pista a plataformas de estacionamientos. Sus dimensiones geométricas serán conforme a la normativa OACI vigente.
2. Plataforma de estacionamiento de aviones. Sus dimensiones geométricas serán conforme a la normativa OACI vigente y los requerimientos establecidos por la DGAC.
3. Obras de saneamiento de terreno, dotación de Agua Potable. Acentuamiento de Aguas Servidas y engarce eléctrico.
4. Instalaciones de apoyo a los futuros operadores.
5. Instalaciones eléctricas de AU, SUE y Land Side, para rodajes y plataforma.
6. Modificación de vialidad existente
7. Cercos Perimetrales tipo OACI.

Todas las obras descritas serán dimensionadas conforme a la normativa aeronáutica, vial y las que correspondan a la naturaleza de las mismas, en el desarrollo de la ingeniería de detalle señalada en los términos de referencia.

Proyecto	Proyecto Aviación Corporativa
Control	Aeropuerto Internacional AMB

CRONOGRAMA

ACTIVIDAD	AREA RESPONSABLE	FECHA INICIO	FECHA FIN	DURACION
1. Verificación de presupuesto conceptual	DM/COOP/PROG/OP	20/03/2010	20/03/2010	1 día
2. Negociación con SCL	COOP/SCL	24/03/2011	18/04/2012	442 días
3. Desarrollo TR Registros eléctricos y evaluación social	DM/	18/03/2010	12/12/2011	414 días
4. Construcción acto administrativo	COOP	18/03/2011	18/03/2011	1 día
5. Trámites con MOP, Hacienda y Contraloría	COOP	17/04/2012	30/07/2012	93 días
6. Construcción superficie definitiva	SCL	24/03/2012	24/03/2012	1 día
7. Desarrollo de la evaluación social	SCL	24/03/2012	24/03/2012	1 día
8. Aprobación evaluación social por Mitec	DM/COOP/PROG/OP	24/03/2012	24/03/2012	1 día
9. Desarrollo y ejecución de Estudios de Impacto Ambiental	SCL	24/03/2012	24/03/2012	1 día
10. Preparación Planes de Gestión constructiva	SCL	24/03/2012	24/03/2012	1 día
11. Ejecución y adquisición obras	SCL	24/03/2012	08/12/2012	45 días
12. Construcción	SCL	08/12/2012	08/12/2012	1 día



El ítem 3 del Anexo N° 4 del Convenio Complementario N° 4 corresponde a los Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto de Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa, documento del que se anexa referencia correspondiente a su carátula.



DISEÑO DE INSTALACIONES DE AVIACIÓN CORPORATIVA EN
AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ
TÉRMINOS DE REFERENCIA
Noviembre 2011



CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 4 ÍTEM 4 Inversión Priorizada de la Aviación Corporativa
AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

AVIACIÓN CORPORATIVA ASB					
PRESUPUESTO ESTIMADO		PRESUPUESTO ESTIMADO		TOTAL UP	
TRABAJO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO (UP)	
1	Investigación	m	1	35.000	35.000
2	Diseño	m	1	100.000	100.000
3	Construcción	m	1	1.000.000	1.000.000
4	Operación y mantenimiento	m	1	1.000.000	1.000.000
5	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
6	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
7	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
8	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
9	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
10	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
11	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
12	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
13	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
14	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
15	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
16	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
17	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
18	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
19	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
20	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
21	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
22	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
23	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
24	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
25	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
26	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
27	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
28	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
29	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
30	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
31	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
32	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
33	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
34	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
35	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
36	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
37	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
38	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
39	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
40	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
41	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
42	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
43	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
44	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
45	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
46	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
47	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
48	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
49	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
50	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
51	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
52	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
53	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
54	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
55	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
56	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
57	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
58	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
59	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
60	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
61	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
62	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
63	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
64	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
65	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
66	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
67	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
68	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
69	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
70	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
71	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
72	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
73	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
74	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
75	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
76	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
77	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
78	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
79	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
80	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
81	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
82	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
83	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
84	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
85	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
86	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
87	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
88	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
89	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
90	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
91	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
92	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
93	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
94	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
95	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
96	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
97	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
98	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
99	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000
100	Manejo de residuos	m	1	1.000.000	1.000.000

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 5

CONTRATOS DE SUBCONCESIÓN

- Ítem 1: Protocolo de Acuerdo de Fecha 30 de Octubre de 2009
- Ítem 2: Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo
- Ítem 3: Anteproyecto Salón VIP
- Ítem 4: Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente

Anexo 5 ítem 1

Protocolo de Acuerdo de fecha 30 de Octubre de 2009



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PROTOCOLO DE ACUERDO

En Santiago de Chile, a 30 de octubre de 2009, entre Ricardo Trincado Céspedes, en representación del Ministerio de Obras Públicas, en adelante denominado "MOP", y Alfonso Juan Lacortina Buitrago, cónyuge, casado, ingeniero civil industrial, cédula nacional de identidad número 3.990.004-1, en representación de "SCL Terminal Aéreo de Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", ambos domiciliados en Edificio Naciones Unidas, 4° piso, Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con una de Pudahuel, Santiago, en adelante denominada "SCL", se suscribe el siguiente Protocolo de Acuerdo:

PRIMERO: ANTECEDENTES

- Mediante convenio complementario N° 2 suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas y SCL con fecha 23 de agosto de 2004, aprobado por D.S. MOP N° 994, de fecha 28 de agosto de 2004, publicado en el Diario Oficial de fecha 28 de octubre de 2004, se acordó, en su numeral 5.6, que la concesión se extinguiría en un plazo variable, que media entre el mes calendario siguiente a aquel en que la "Cuenta Mecanismo de Distribución de Ingresos" (MDI) sea mayor o igual a los "Ingresos Totales Garantizados" (ITG) o bien, si cumplido el mes T no se hubiera verificado dicha relación, se extenderá el plazo de concesión hasta por un máximo de 76 meses.
- Que de acuerdo a las bases de licitación del contrato, el concesionario puede solicitar directamente los servicios definidos en bases, o explicitarlos por la vía de subconcesiones a terceros.
- Que SCL se encuentra en proceso de renegociación de algunos contratos de subconcesión cuyo plazo de vigencia ha concluido y, está negociando, además, la suscripción de nuevos contratos de subconcesión.
- Que el artículo 1.10.3, letra c.18, de las bases de licitación establece expresamente la facultad de otorgar contratos para la explotación de los servicios definidos en bases, por períodos superiores al término de contrato de

concesión, en cuyo caso, éstos deberán contar con la autorización del Director General de Obras Públicas y de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- Que se ha de haber establecido un plazo variable de término de la concesión, de acuerdo a las alcances económicos de la concesión de los contratos de subconcesión, lo cual además hace cumplir el cumplimiento de los requisitos adicionales que deben tener los contratos de subconcesión que encienden la fecha de término de la concesión, según los datos en el mencionado artículo 1.10.3, letra c 19, de las Bases.

- Que atendida las dificultades que se están planteando en las negociaciones de los contratos de subconcesión que se encuentran realizando SCL, ya expuestas, se hace necesario definir una fecha estimativa de término de la concesión, de acuerdo a las proyecciones de pasajeros actualmente existentes, a objeto de establecer las condiciones bajo las cuales se suscribirán los contratos de subconcesión, lo que incluye a las partes a sufragar el presente Protocolo de Acuerdo.

SEGUNDO: ACUERDOS

- Mediante este instrumento se ratifica la autorización otorgada a SCL, por la Inspección Fiscal, mediante Oficio ORD IF N° 072/2008, de fecha 28 de enero de 2008, para suscribir los contratos de subconcesión referidos en carta CGG 020 08, de fecha 24 de enero de 2008, que consideran como fecha de término el 31 de diciembre de 2019.

- En el mismo sentido se deja expresa constancia, de la validez que tienen los contratos de subconcesión, cuya fecha de término es el 31 de diciembre de 2019 o una fecha anterior, suscritos por SCL con anterioridad al Oficio Ordenario IF N° 675/2008 de fecha 9 de diciembre de 2008, del Inspector Fiscal. Se hace presente, que los contratos de subconcesión que se encuentran en la condición descrita, son los siguientes:

N°	Cto.	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	INICIO	TERMINO
1673	FAJAS S.A.		02-01-2007	31-12-2014
1683	COMERCIAL LAS LINDAS		08-12-2007	31-12-2014
1709	COMERCIAL LICANTAS S.A.		23-09-2007	31-12-2014
1657	DOO SOLE S.A.		01-01-2008	31-12-2014
1658	DOO SOLE S.A.		28-01-2008	31-12-2014
1655	DOO SOLE S.A.		01-01-2008	31-12-2014
1702	SOCIEDAD COMERCIAL LAUDORA Y FILISTICA GARCIA LTDA.		01-01-2007	31-12-2014
1739	SOCIEDAD COMERCIAL LAUDORA Y FILISTICA GARCIA LTDA.		22-01-2007	31-12-2014
1572	LAUDORA CHILE LTDA.		15-02-2008	31-12-2015



1797	COMERCIAL LE SA.	3-10-2007	31-12-2015
1854	DOO SOLE S.A.	01-01-2008	31-12-2015
1625	REDESIA UDON FRANCISCO	07-09-2006	31-12-2015
1714	SEC COMERCIAL FINANCIERAS INVERSIÓNES SAN JORGE Y CIA. LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
1765	SEC COMERCIAL FINANCIERAS INVERSIÓNES SAN JORGE Y CIA. LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
876	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
812	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
813	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
1623	DOO SOLE S.A.	01-01-2008	31-12-2015
736	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
1254	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2015
1653	CAFE BRITT CHILE LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1670	CAFE BRITT CHILE LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1749	CAFE BRITT CHILE LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1330	COM. IND. E INVERSIÓNES PIEDRA LINDA LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1794	COMERCIAL GILBERT LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1784	COMERCIAL GILBERT LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1629	COMERCIAL TONCO LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1630	COMERCIAL TONCO LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1734	INVERSIÓNES TAMAQUILO S.A.	26-03-2007	31-12-2017
1796	MOBILES MACHES CARLOS	26-03-2007	31-12-2017
1695	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1703	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1763	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1127	AREAS S.A. CHILE LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
1845	SELLADOS Y ENBALAJES VALERQUIA LTDA.	01-01-2008	31-12-2017
837	INVERSIÓNES TAMAQUILO S.A.	26-03-2007	31-12-2017
1705	AREAS S.A. CHILE LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1712	COM. IND. E INVERSIÓNES PIEDRA LINDA LTDA.	26-03-2007	31-12-2017
1726	CONNER S.A.	01-01-2008	31-12-2017
1727	DOO SOLE S.A.	01-01-2008	31-12-2017
1728	SANTOS FERNANDEZ DIRECTOR CIVIL	01-01-2008	31-12-2017

- Se dejó establecido que las ratificaciones antedichas se efectúan en el entendido que el Inspector Fiscal al efectuar las respectivas autorizaciones de los contratos de subconcesión, no consista con los estudios de demanda para poder hacer las proyecciones de MDT, ya que estos se realizaron con posterioridad, por lo mismo las autorizaciones, ya como dichas el referido Oficio ORD N° 72/2008 se otorgan

dentro de lo que establece el marco del contrato de concesión, dado que el convenio complementario N° 2, indica que el plazo máximo de la concesión será de 18 meses a partir del año 2013, si no se cumple la relación que en el numeral 5.5 del convenio se indica. En cuanto a los contratos indicados en el numeral 2 precedente, y de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista en esa fecha, se estima, según las proyecciones de pasajeros que el plazo máximo de término del contrato de concesión será el término definido en el convenio complementario N° 2, por lo que dichos contratos no exceden el plazo de término de la concesión.

- Para los efectos de dar un marco de negociación a los nuevos contratos de subconcesión que SCL celebre a partir de la fecha del presente Protocolo, y en función de lo que se señala en el numeral siguiente, las partes acuerdan establecer como fecha de término de la concesión el 31 de diciembre de 2016, atendidas las últimas proyecciones de pasajeros realizadas por SCL, y el MOP.

- A consecuencia de lo anterior, los contratos de subconcesión que se suscriban a partir de la fecha del presente protocolo, que excedan la fecha establecida por las partes como de término de la concesión, con la excepción de los señalados en los numerales 1 y 2 precedentes, requerirán de las autorizaciones señaladas en el artículo 1.10.3, letra c 19, de las Bases, a menos que la fecha sea modificada por lo dispuesto en el numeral sexto siguiente.

- Las partes acuerdan que, en el mes de noviembre de cada año, el MOP, DGAC y SCL revisarán conjuntamente las proyecciones de pasajeros a objeto de confirmar o ajustar, como fecha de término de la concesión para efectos del presente Protocolo, el 31 de diciembre de 2016.

- Las partes dejan establecido que los resultados de las futuras proyecciones de pasajeros no afectarán las autorizaciones a los contratos de subconcesión que han sido otorgadas en virtud del presente documento.

TERCERO:

Las partes dejan constancia que el hecho de establecer como fecha de término de la concesión el 31 de diciembre de 2016, es única y exclusivamente, para los efectos de la suscripción de los contratos de subconcesión, de manera de definir las condiciones para efectuar las negociaciones que se requieran en forma previa a su suscripción y no obsta ni admite interpretación, respecto de los aspectos regulados en el convenio complementario N° 2 en los que todo la fecha de término de la concesión establece como variable en dicho documento.

CUARTO:

Se deja constancia de la concurrencia de la DGAC en la refacción de este protocolo y los términos y contenidos aquí indicados.

QUINTO:

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, las partes acuerdan expresamente que las materias tratadas en este Protocolo serán recogidas e incorporadas en el próximo convenio complementario que suscriban.

SEXTO:

Así también, en las Bases de Licitación de la nueva concesión se deberá consignar e incluir de las subconcesiones existentes al momento de la licitación, de manera que las empresas licitantes tomen conocimiento de la situación de los contratos de subconcesión los cuales continuarán vigentes sin modificaciones. Las mencionadas Bases de Licitación deberán contemplar las disposiciones necesarias para que el nuevo concesionario asuma las obligaciones y derechos que emanan de dichos contratos de subconcesión.

SEPTIMO: EJEMPLARES

El presente instrumento se firma en tres ejemplares de igual tenor y valor, quedando un copia en poder de cada una de las Partes.

Ricardo T. Prieto Celykovic
Representante del Ministerio de Obras
Públicas

Alfonso Juan Lacimena Salazar
SCL Terminal Aérea de Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria

Josef Felipe Pavez
General de Brigada Aérea (a)
Director General de Aeronáutica Civil



Anexo 5 ítem 2

Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo

"CONTRATOS SUSCRITOS BAJO LAS CONDICIONES DEL PROTOCOLO"
ANEXO 5 ÍTEM 2

Nº	FECHA DE CONTRATO	CONTRATO	FECHA	FECHA	FECHA
120	12/01/2011	CONTRATO N° 1	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
121	12/01/2011	CONTRATO N° 2	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
122	12/01/2011	CONTRATO N° 3	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
123	12/01/2011	CONTRATO N° 4	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
124	12/01/2011	CONTRATO N° 5	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
125	12/01/2011	CONTRATO N° 6	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
126	12/01/2011	CONTRATO N° 7	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
127	12/01/2011	CONTRATO N° 8	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
128	12/01/2011	CONTRATO N° 9	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
129	12/01/2011	CONTRATO N° 10	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
130	12/01/2011	CONTRATO N° 11	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
131	12/01/2011	CONTRATO N° 12	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
132	12/01/2011	CONTRATO N° 13	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
133	12/01/2011	CONTRATO N° 14	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
134	12/01/2011	CONTRATO N° 15	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
135	12/01/2011	CONTRATO N° 16	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
136	12/01/2011	CONTRATO N° 17	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
137	12/01/2011	CONTRATO N° 18	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
138	12/01/2011	CONTRATO N° 19	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
139	12/01/2011	CONTRATO N° 20	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
140	12/01/2011	CONTRATO N° 21	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
141	12/01/2011	CONTRATO N° 22	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
142	12/01/2011	CONTRATO N° 23	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
143	12/01/2011	CONTRATO N° 24	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
144	12/01/2011	CONTRATO N° 25	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
145	12/01/2011	CONTRATO N° 26	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
146	12/01/2011	CONTRATO N° 27	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
147	12/01/2011	CONTRATO N° 28	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
148	12/01/2011	CONTRATO N° 29	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
149	12/01/2011	CONTRATO N° 30	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
150	12/01/2011	CONTRATO N° 31	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
151	12/01/2011	CONTRATO N° 32	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
152	12/01/2011	CONTRATO N° 33	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
153	12/01/2011	CONTRATO N° 34	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
154	12/01/2011	CONTRATO N° 35	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
155	12/01/2011	CONTRATO N° 36	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
156	12/01/2011	CONTRATO N° 37	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
157	12/01/2011	CONTRATO N° 38	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
158	12/01/2011	CONTRATO N° 39	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
159	12/01/2011	CONTRATO N° 40	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
160	12/01/2011	CONTRATO N° 41	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
161	12/01/2011	CONTRATO N° 42	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
162	12/01/2011	CONTRATO N° 43	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
163	12/01/2011	CONTRATO N° 44	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
164	12/01/2011	CONTRATO N° 45	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
165	12/01/2011	CONTRATO N° 46	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
166	12/01/2011	CONTRATO N° 47	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
167	12/01/2011	CONTRATO N° 48	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
168	12/01/2011	CONTRATO N° 49	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
169	12/01/2011	CONTRATO N° 50	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
170	12/01/2011	CONTRATO N° 51	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
171	12/01/2011	CONTRATO N° 52	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
172	12/01/2011	CONTRATO N° 53	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
173	12/01/2011	CONTRATO N° 54	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
174	12/01/2011	CONTRATO N° 55	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
175	12/01/2011	CONTRATO N° 56	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
176	12/01/2011	CONTRATO N° 57	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
177	12/01/2011	CONTRATO N° 58	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
178	12/01/2011	CONTRATO N° 59	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
179	12/01/2011	CONTRATO N° 60	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
180	12/01/2011	CONTRATO N° 61	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
181	12/01/2011	CONTRATO N° 62	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
182	12/01/2011	CONTRATO N° 63	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
183	12/01/2011	CONTRATO N° 64	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
184	12/01/2011	CONTRATO N° 65	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
185	12/01/2011	CONTRATO N° 66	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
186	12/01/2011	CONTRATO N° 67	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
187	12/01/2011	CONTRATO N° 68	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
188	12/01/2011	CONTRATO N° 69	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
189	12/01/2011	CONTRATO N° 70	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
190	12/01/2011	CONTRATO N° 71	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
191	12/01/2011	CONTRATO N° 72	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
192	12/01/2011	CONTRATO N° 73	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
193	12/01/2011	CONTRATO N° 74	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
194	12/01/2011	CONTRATO N° 75	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
195	12/01/2011	CONTRATO N° 76	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
196	12/01/2011	CONTRATO N° 77	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
197	12/01/2011	CONTRATO N° 78	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
198	12/01/2011	CONTRATO N° 79	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
199	12/01/2011	CONTRATO N° 80	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
200	12/01/2011	CONTRATO N° 81	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
201	12/01/2011	CONTRATO N° 82	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
202	12/01/2011	CONTRATO N° 83	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
203	12/01/2011	CONTRATO N° 84	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
204	12/01/2011	CONTRATO N° 85	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
205	12/01/2011	CONTRATO N° 86	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
206	12/01/2011	CONTRATO N° 87	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
207	12/01/2011	CONTRATO N° 88	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
208	12/01/2011	CONTRATO N° 89	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
209	12/01/2011	CONTRATO N° 90	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
210	12/01/2011	CONTRATO N° 91	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
211	12/01/2011	CONTRATO N° 92	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
212	12/01/2011	CONTRATO N° 93	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
213	12/01/2011	CONTRATO N° 94	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
214	12/01/2011	CONTRATO N° 95	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
215	12/01/2011	CONTRATO N° 96	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
216	12/01/2011	CONTRATO N° 97	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
217	12/01/2011	CONTRATO N° 98	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
218	12/01/2011	CONTRATO N° 99	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011
219	12/01/2011	CONTRATO N° 100	12/01/2011	12/01/2011	12/01/2011

Item 3 - Descripción Proyecto Salón Vip

El presente proyecto tiene por objeto desarrollar el espacio que se destinará a un Salón Vip de atención a pasajeros chequeados y en tránsito. El espacio se desarrollará dos nuevos niveles 4º y 5º sobre la construcción proyectada de edificio central ubicada entre el terminal existente y el edificio denominado rotonda poniente. La superficie a desarrollar, estimada es de aproximadamente 2.200 metros cuadrados y serán repartidos en los nuevos niveles. Tendrá las mismas características tanto estructural como estéticas del resto de las construcciones existentes con el fin de generar una continuidad en ambos espacios.

Ambos niveles serán desarrollados a medio de pilas libres y flexibles para poder recibir el futuro proyecto de habilitación interior.

Su conexión física horizontal será a partir del nivel 12,20 posterior a sector de atención a grupos y de manera vertical con conexión al nivel inferior sector duty free nivel 8,20, embarque internacional.

Los nuevos niveles serán proyectados protegiendo las vistas generadas hacia el norte y sur que a continuidad visual del edificio desde el exterior. La cubierta será de las mismas características técnicas y estéticas que a edificio terminal.

El ítem 3 del Anexo Nº 5 del Convenio Complementario Nº 4 incluye copia de 4 Planos del "Anteproyecto Salón Vip", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

Item 4 - Descripción del Proyecto Losa Interior Rotonda Poniente

El proyecto tiene por objeto desarrollar una losa en el tercer nivel (altura nivel 8,20) ocupando el vacío existente en el alfiler del edificio denominado rotonda poniente.

La losa se desarrollará a modo de edificio estructuralmente independiente del resto mediante un sistema estructura de vigas y pilares fundidos a través de pilotes en el nivel 0,0.

La propuesta tiene por objeto generar un espacio comercial de desahogo, remate y continuidad de la circulación proveniente en el mismo nivel del nuevo edificio contra. Esto a su vez se plantea como estructura de eventación y además ampliación del sector de embarque internacional. Los locales que se incorporarán son:

Área Comercial	m2
Ruby Tuesday	199,4
Áreas	1294,5
Retail	45,9
TOTAL	1539,7

El ítem 4 del Anexo Nº 5 del Convenio Complementario Nº 4 incluye copia de 1 Plano del "Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente", el que por razones técnicas no se transcribe en el presente Decreto Supremo.

AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO
CONVENIO COMPLEMENTARIO Nº 4

ANEXO Nº 6

PLANOS

- Ítem 1: Plano Plataforma para estacionamientos remotos
- Ítem 2: Plano de Espacios Intervenido y generados por Fase 1
- Ítem 3: Plano de Área de Concesión
- Ítem 4: Planos de Anteproyecto Bodegas Sur
- Ítem 5: Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur



El ítem 1 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 1 Plano de la "Plataforma para estacionamientos remotos", el que por razones técnicas no se transcribe en el presente Decreto Supremo.

Anexo N° 6

Ítem 2 - Descripción Proyecto Espacios intervenidos y generados por Fase 1

Producto de desarrollo del proyecto Fase 1, existen espacios de carácter comercial, oficinas y servicios que se ven afectados en todos los niveles. En los antecedentes de planimetría adjuntos, demarcados en color verde (actualidad), se describen los diversos espacios que producto de esta intervención deberán modificar sus contritos con una extensión a 3 años plazo. E, debajo se indica contritar por pie

Nivel 0,00

Área Comercial	m2
Resto	128
Alimentación	85
Vta. Transp./Cable/Logis	130
Resto /Serv. cost	43
Le Foum	479,2
Servicios	78
Servicios	27
Servicios	74,1
Servicios	74,8
Alimentación	132,4
Alimentación	338,7
Alimentación	103,3
Servicios	108,2
Un	339,7
Resto	134,6
Un	479,7
Áreas	114,3

Nivel 4,20

Área Comercial	m2
Oficina Lin	228,2
Alimentación	228,9
Resto	34,2



Área Comercial	m2
Áreas	50
Alimentación	40
Resto	38,3
Alimentación	134,7
Durán Donuts	94,7
Leantail	32,4
HBC	20
LMS	686,4
Be-It	510,4
Resto	38,8
Huagen Dast	38,8
Resto	80,4
Áreas	604,4
Durán Donuts	100
Alimentación	157,7
Resto	12,6
Resto	37,3
Resto	43,2

El ítem 2 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 3 Planos de "Espacios intervenidos y generados por Fase 1", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

ANEXO N° 6

PLANO DE ÁREA DE CONCESIÓN

Ítem 3. Plano de Área de Concesión. Descripción y justificación de modificaciones al Área de Concesión

Según lo establecido en el artículo 2.3 de las Bases de Licitación, al área de concesión se aquella delimitada por el Anexo N° 8 del Convenio Complementario N° 3, la que por este acto se modifica y reemplaza por aquella señalada en el plano adjunto al Anexo N° 6 ítem 3, y que forma parte del presente convenio.

El área de concesión se modifica por la necesidad de aeropuerto de contar con las superficies mínimas para proveer y procurar los servicios de calidad suficientes para los distintos usuarios del muelle y de la navegación aérea, esto en los sectores adecuados para una óptima operación lo que se basa en el aumento en la tasa de crecimiento de la actividad aeroportuaria de los últimos años y la demanda esperada a corto y mediano plazo, así como la ampliación de las áreas operativas del aeropuerto asociadas al nuevo proyecto de refacción.

Las modificaciones consignadas en el plano adjunto al Anexo N° 6 ítem 3, y que es parte del presente Convenio se refieren a:

- La ampliación del área primaria de concesión en 145.600 m2 y 45.600 m2 al sur del aeropuerto entre los ejes Y= 2.000 e Y= 400 y entre los ejes X= - 800 y X= -200, para brindar acceso a nuevos estacionamientos vehiculares.
- La ampliación del área primaria de concesión en 4.070 m2 al sur poniente del aeropuerto, entre los ejes Y= 1.200 e Y= 1.400 y entre los ejes X= 600 y X= 800, para brindar acceso a la explotación de las nuevas plataformas.
- Se contempla la desafectación del área primaria de concesión en la zona sur poniente del terminal de pasajeros en 53.600 m2, para convertirla en nuevas plataformas de estacionamientos de aviones, entre los ejes Y= 1.200 e Y= 1.400 y entre los ejes X= 200 y X= 1.000.
- También se considera la desafectación del área secundaria en 380.100 m2, en los sectores oriente, norte y poniente del Aeropuerto, restando un área secundaria consistente en 418.100 m2, según se fija en el plano que se adjunta como Anexo N° 6 ítem 3. El área desafectada regula las obligaciones que le corresponde a la Sociedad Concesionaria "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" según el contrato de concesión vigente respecto de sus obligaciones de conservación señaladas en las Bases de Licitación.
- Se considera la ampliación del área secundaria de concesión en 520.100 m2 al noroccidente del Aeropuerto, para contribuir las instalaciones básicas

del proyecto Aviación Corporativa, entre los ejes Y= 200 e Y= -500 y entre los ejes X= 1.800 y X= 3.800

Las coordenadas de cada una de las áreas mencionadas, se detallan en el Anexo N° 6 ítem N° 3

El ítem 3 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 1 Plano del Área de Concesión, el que por razones técnicas no se transcribe en el presente Decreto Supremo.

El ítem 4 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 incluye copia de 3 Planos del "Anteproyecto Bodegas Sur", los que por razones técnicas no se transcriben en el presente Decreto Supremo.

El ítem 5 del Anexo N° 6 del Convenio Complementario N° 4 corresponde a las Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur, documentos de los que se anexa referencia correspondiente a sus respectivas carátulas.

CONTRATO DE SUBCONCESION

i

1



STANDARD CONTRACT LICENSE

UCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Sociedad Concessionaria

Solicitud de propuesta para el Desarrollo Inmobiliario y Explotación del Edificio Bodegas Sur del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago

En Santiago de Chile el día [] de 2017, comparecen por una parte la sociedad SCL Terremal Andino S.A., inscrita en el Registro Público del Comercio y del Patrimonio de Chile con RUT N° 96.890.640-4, representada legalmente por su Gerente General don Alfonso Juan Suárez, Cédula Nacional de Identidad R.U.T. N° 5.900.004-4 y por su Gerente Contralor don Hans Dietrich Michel Salazar, Cédula Nacional de Identidad y R.U.T. N° 5.291.637-2, todos domiciliados en Santiago-Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, en adelante "SCL"; por otra parte, y por la otra [] sociedad denominada "Código Nacional de Identidad y R.U.T. N° 1.111.111-1" que aparece inscrita en el Registro Público del Comercio y del Patrimonio de Chile con RUT N° 1.111.111-1, en adelante "Código Nacional de Identidad y R.U.T. N° 1.111.111-1", ambas domiciliadas en calle [] de Santiago, en adelante la "Sociedad Anónima"; y exponen que han convenido en el siguiente acuerdo:

"Subsecrecación del Comenio";

L. ANTECEDENTES

1.1 SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria.

[illegible]

1

9

Página 54 de 58



AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 7
EJEMPLOS NUMÉRICOS

- Ítem 1: Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17
- Ítem 2: Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1

ANEXO N° 7
EJEMPLOS NUMÉRICOS
ÍTEM N° 1
Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17

AJUSTES DE INVERSIÓN A FASE 1

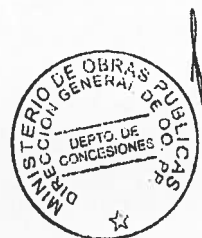
PRESUPUESTO OBRAS ADICIONALES Y PRIORIDAD (Anexo N° 3 Ítem 6)			
Item	Orden de ejecución	Descripción	Presupuesto UF
1	Primer orden de ejecución	BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	15.05
2	Segundo orden de ejecución	BUS de plataforma BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	13.00
3	Tercer orden de ejecución	BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	11.47
4	Cuarto orden de ejecución	BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	10.00
5	Quinto orden de ejecución	BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 197 m2	11.279
6	Sexto orden de ejecución	BUS de plataforma BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	10.365
7	Séptimo orden de ejecución	BANCOS Banco Nivel 1 (2) por aproximadamente 255 m2	21.147
8	Octavo orden de ejecución	Otras inversiones que cuantien con el VPS de Inversión Fase 1	N/A

Nota: Los valores de la tabla del presupuesto se refieren al monto que la obra por sí misma debe tener de "Fase 1" correspondiente a la "Fase 1" (Anexo N° 3 Ítem 6). Cuando se refieren a la inversión se refieren al monto que la obra por sí misma debe tener de "Fase 1".

Caso 1
El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.137.350 según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.16 UF 88.700.
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 1.048.650.

Caso 2
El costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.144.303 según siguiente detalle:
Valor resultado del numeral 2.1.16 UF 88.700.
Valor resultado del numeral 2.1.15 UF 1.055.603.

Caso que el costo en UF 16.239 superior al presupuesto, el Inspector Fica debe reducir el costo de las obras en dicho monto.



Caso 3

E costo de las obras de la Fase 1 es de UF 1.04.682, según siguiente detalle:
Valor resultado del número 2.1.15 UF 38.431.-
Valor resultado del número 2.1.15 UF 1.018.200.-

Dado que el costo es UF 23.184 inferior al presupuesto e Inspector Fiscal debe recomendar las obras de la Fase 1 a la Empresa y a la Empresa el costo de las obras de la Fase 1. Faltan pagar el presupuesto o suceso en un monto de UF 10.200. Asimismo, el presupuesto cubierto para las obras adicionales en el presupuesto, se tiene que el Inspector Fiscal debe recomendar las obras de primer y segundo orden de ejecución.

Se recomendaron obras adicionales:

Balizas n.º 4.20 (Prioridad 1): UF 15.105.-
B.S. palaboma Prioridad 2: UF 10.200.-

A incorporar estas obras, el costo de las inversiones de la Fase 1 llega a UF 1.120.725 superándose en UF 1.941 el presupuesto. Dicha UF 1.941 serán descontadas del primer pago a la DGA que corresponde efectuar a la Comenta onera, según lo señalado en el numeral 3.3 del Convenio Complementario N° 4.

Caso 4

E costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 1.028.110, según siguiente detalle:
Valor resultado del número 2.1.15 UF 38.431.-
Valor resultado del número 2.1.15 UF 970.679.-

Dado que el costo es UF 11.954 inferior al presupuesto e Inspector Fiscal debe recomendar las obras de la Fase 1 a la Empresa y a la Empresa el costo de las obras de la Fase 1. Faltan pagar el presupuesto o suceso en un monto de UF 10.200. Asimismo, el presupuesto cubierto para las obras adicionales en el presupuesto, se tiene que el Inspector Fiscal debe recomendar las obras de primer y segundo orden de ejecución.

Se recomendaron obras adicionales:

Balizas n.º 4.20 (Prioridad 1): UF 15.105.-
B.S. palaboma Prioridad 2: UF 10.200.-
Balizas n.º 4.20 (Prioridad 3): UF 11.437.-
B.S. palaboma Prioridad 4: UF 13.005.-
Balizas n.º 0.0 Prioridad 5: UF 11.229.-
B.S. palaboma Prioridad 6: UF 13.300.-

A incorporar estas obras, el costo de las inversiones de la Fase 1 llega a UF 1.133.901, superándose en UF 1.917 el presupuesto. Dicha UF 1.917 serán descontadas de los dos primeros pagos a la DGA que corresponde efectuar a la Comenta onera, según lo señalado en el numeral 3.3 del Convenio Complementario N° 4 en descuentos de UF 5.000 y UF 1.137 respectivamente.

ANEXO N°7

EJEMPLOS NUMÉRICOS

ITEM N°2

Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa,
caso regulado en numeral 2.2.1

AJUSTES DE INVERSIÓN DE AVIACIÓN CORPORATIVA

PRESUPUESTO ESTIMADO (Anexo N° 4, Item 4)

PRESUPUESTO ESTIMADO				
AVIACIÓN CORPORATIVA AMB				
PRESUPUESTO ESTIMADO				
ITEM	DESIGNACIÓN	UNID AD	CANTI DAD	PRECIO UNITARIO (UF)
0	Ingeniería	g	1	35.000
1	Roadways	g	1	138.887
2	Utilidad	g	1	90.823
3	Cercos	g	1	12.110
4	Suministro y servicios de apoyo	g	1	21.182
5	Instalaciones eléctricas Air Side/Land Side	g	1	18.185
6	Plataformas	g	1	72.658
COSTO ESTIMADO TOTAL				358.935

Nota: Para las obras de infraestructura, se tiene que el costo por obra de la Fase 1, considerando la competencia en el presupuesto. Cuando se venzan a las obras se comparan con el precio de la obra por obra.

Caso 1

E costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 358.935, según la oferta adjudicada más el costo determinado para la Fase 1.

Dado que el costo es UF 28.435 superior al presupuesto máximo de UF 330.500, el Inspector Fiscal debe recomendar las obras en otra cantidad.

Caso 2

E costo de las inversiones de la Fase 1 es de UF 377.300, según la oferta adjudicada más el costo determinado para la Fase 1.

Dado que el costo es UF 5.200 inferior al presupuesto máximo de UF 370.500, el Inspector Fiscal debe recomendar las obras en dicha cantidad. Para ello podrá emplear las obras destinadas a los ítems 1 a 6 contemplados en el presupuesto estimado.

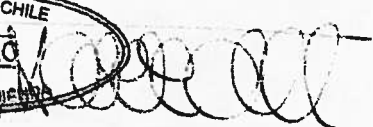


11. **DENTRO DEL PLAZO** de 10 días hábiles contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo, tres transcripciones de éste serán suscritas ante notario por "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizarse ante el mismo notario uno de los ejemplares conjuntamente con un original del Convenio Complementario que se aprueba. Dentro de los cinco días hábiles siguientes, una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

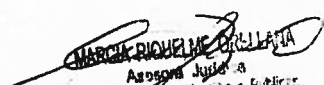
ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE


SEBASTIÁN PINERA ECHENIQUE
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA


LAURENCE GOLBORNE RIVEROS
Ministro de Obras Públicas



FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda


MARCIA PICHUELO
Asesora Jurídica
Secretaría General de Obras Públicas



CONTRALORIA GENERAL		
TOMA DE RAZON		
NUEVA RECEPCION		
Con Oficio N°		
DEPART. JURIDICO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIPI.		
REFRENDACION		
REF. POR	\$	
IMPUTAC.		
ANOT. POR	\$	
IMPUTAC.		
DEDUC DTO.		

[Signature]
ANDRES I. GONZALEZ CHAMBE
 Coordinador de Concesiones
 de Obras Públicas

[Signature]
CRISTIAN MELERO ABAROA
 Jefe División Jurídica
 Coordinación de Concesiones
 de Obras Públicas

[Signature]
CARLOS PLASS WANLING
 Jefe División de Explotación
 de Obras Concesionadas

[Signature]
ALFREDO MARZÁN VARGAS
 Jefe Unidad de Edificación Pública
 Div. de Explotación de Obras Concesionadas



[Signature]
MARCELO ROULES MERY
 Contador DCCOP



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN JURÍDICA

AIP

CURSA CON ALCANCE EL DECRETO
N° 256, DE 2012, DEL MINISTERIO
DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 04.FEB.13*007831

La Contraloría General ha dado curso al instrumento del rubro, que modifica por razones de interés público las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", y aprueba el Convenio Complementario N° 4, en atención a lo manifestado en el oficio N° 201, de 2013, de ese Ministerio, sólo en tanto da cuenta de antecedentes conforme a los cuales las materias de que se trata se corresponden con el objeto de la concesión, y se considera una ampliación del área de la misma al efecto.

Con el alcance que precede, se ha tomado razón del acto administrativo de la suma.

Transcríbase al Fiscal del Ministerio de

Obras Públicas.

Saluda atentamente a Ud.,


PATRICIA ARRIAGADA VILLOUTA
Contralor General de la República
Subrogante



A LA SEÑORA
MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE

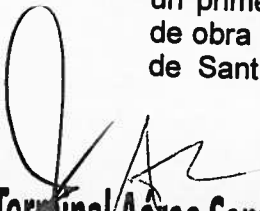
**CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4, DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA
"AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"**

En Santiago de Chile, a 18 días del mes de junio de 2012, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General (S), Sr. Franco Devillaine Gómez, ambos con domicilio en calle Morandé N° 59, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA"**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO"**, Rut N° 96.850.960-8, representada por su Gerente General, don Alfonso Juan Lacámara Suárez, Cédula Nacional de Identidad N° 5.890.004-4, de profesión Ingeniero Civil Industrial, y don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, Cédula Nacional de Identidad N° 9.450.234-9, de profesión Contador Auditor, todos ellos domiciliados para estos efectos en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Edificio Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago, se ha pactado el siguiente Convenio Complementario, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO COMPLEMENTARIO.

1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 1168, del 5 de diciembre de 1997, publicado en el Diario Oficial N° 35.996, del día 20 de febrero de 1998, se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", al licitante conformado por las sociedades Agencias Universales S.A.; YVR Airport Services Ltd.; Dragados y Construcciones S.A.; SABCO Administradora de Fondos de Inversión S.A. por cuenta del Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas SABCO; Fomento de Construcciones y Contratas S.A.; y Dragados FCC Internacional de Construcción S.A., las que constituyeron la Sociedad Concesionaria bajo la razón social de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.". Dicho contrato se perfeccionó con: a) la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación en la fecha señalada anteriormente; b) mediante la constitución de la Sociedad Concesionaria, por escritura pública de fecha 6 de abril de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, repertorio N° 1.349, cuyo extracto se inscribió a fojas 7.973 con el N° 6.558 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1998, y se publicó en el Diario Oficial N° 36.040 del 15 de abril de 1998; y, c) con la suscripción y protocolización del Decreto Supremo de Adjudicación efectuada en la Notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 1.374, del 7 de abril de 1998, agregándose en sus Registros. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas en forma y plazos legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.

1.2 Con fecha 20 de Abril de 2001, el MOP y la Sociedad Concesionaria suscribieron un primer Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión de obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" con el objeto de ampliar y mejorar los niveles de servicio de la


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



concesión. Dicho Convenio Complementario fue aprobado por D.S. MOP N° 669 del 30 de Abril de 2001, publicado en el Diario Oficial N° 37.145, del día 27 de Diciembre de 2001. Con fecha 23 de mayo de 2001, la Sociedad Concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la notaría de Santiago de don Mario Farren Cornejo, Repertorio N° 119, del 9 de Enero de 2002, ese D.S. MOP en señal de la aceptación de su contenido.

- 1.3 Mediante Decreto Supremo MOP N° 698, de fecha 25 de agosto de 2004, publicado en el Diario Oficial N° 37.997, de fecha 28 de octubre de 2004, se aprobó el Convenio Complementario N° 2 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 23 de agosto de 2004. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 4 de noviembre de 2004, suscribió y protocolizó copia del Decreto Supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 22.450-2004 del Repertorio y con el N° 12.045-2004 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2004. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.4 Mediante Decreto Supremo MOP N° 226, de fecha 19 de marzo de 2008, publicado en el Diario Oficial N° 39.149 de fecha 28 de agosto de 2008, se aprobó el Convenio Complementario N° 3 de modificación del contrato de concesión, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, con fecha 19 de marzo de 2008. La Sociedad Concesionaria, en aceptación de su contenido, con fecha 26 de agosto de 2008 suscribió y protocolizó copia del Decreto Supremo en la Notaría de Santiago de don Gonzalo de la Cuadra Fabres, anotándose bajo el N° 8.341-2008 del Repertorio y con el N° 1.824-2008 del Registro de Instrumentos Públicos, ambos del 2008. Dichos documentos fueron entregados al MOP, en forma y plazo debidos.
- 1.5 El MOP ha detectado la existencia de áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período en el Edificio Terminal. Por otra parte, actualmente el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, enfrenta problemas debido a una ocupación de los espacios, por parte de diferentes operadores, no planificada en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de ampliar algunas áreas del Terminal de Pasajeros y, a la vez, realizar un ordenamiento general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las



actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario.

Por otra parte, con fecha 26 de octubre de 2006, la Asociación de Empresas de Transporte Expreso AG (ATREX), continuadora de la Asociación de Couriers de Chile AG, junto a 15 empresas de Transporte Expreso de la Región Metropolitana (ETE), interpusieron una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra de "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", solicitando, entre otras materias, declarar que la Sociedad Concesionaria debe asignar nuevos terrenos para las ETE (al menos 8.000 metros cuadrados). Con relación a dicha demanda se tiene que:

- Mediante Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolvió, entre otros, declarar que SCL debía entregar en arrendamiento a los demandantes y a las empresas Courier que se lo requieran, un terreno dentro del Aeropuerto AMB que sea apto para la operación de servicios de Terminal de Carga a fin que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación.
- Atendido el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la Sociedad Concesionaria desarrolló el proyecto denominado "Bodegas Sur" a nivel conceptual, el cual contempla el desarrollo de un Edificio compuesto por un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a las empresas de transporte expreso (ETE) y servicios públicos, y un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como, servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas. El proyecto considera que la Sociedad Concesionaria licite una subconcesión para que el adjudicatario, bajo las atribuciones que la Sociedad Concesionaria posee para la prestación y explotación de servicios en el Aeropuerto, construya y explote el Edificio Bodegas Sur, el que se emplazará sobre un sitio eriazado ubicado en el sector de carga. Cabe señalar que la explotación de este edificio por parte del subconcesionario no contempla el Área Bodegas, limitándose a la explotación comercial del Área Comercial, por lo que la propuesta considera que el subconcesionario sea autorizado a celebrar contratos de arriendo con los usuarios del edificio.
- El artículo 1.10.3, literal A.6, de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión establece que *"Queda expresamente prohibido al concesionario permitir al subconcesionario a realizar una nueva concesión o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros"*. Por lo tanto, para llevar a cabo el proyecto indicado en el numeral precedente, es necesario autorizar a la Sociedad Concesionaria para que, sólo para el caso particular del proyecto denominado "Bodegas Sur", ésta permita al subconcesionario celebrar contratos para prestación de servicios por parte de terceros.
- En virtud de lo señalado en las dos viñetas precedentes, mediante Oficio Ord. N° 521, de fecha 24 de febrero de 2010, el Coordinador de Concesiones de Obras Públicas de la época solicitó a la Contraloría General de la República pronunciarse sobre la materia, ratificando que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra facultado a autorizar la ejecución del proyecto Bodegas Sur.



- Mediante Oficio N° 038685, de fecha 13 de julio de 2010, la Contraloría General de la República señaló que "...la prohibición del punto 1.10.3, letra A.6, aludido, se refiere precisamente a una característica de los servicios incorporados en la concesión, razón por la cual su modificación, en los términos planteados en la especie por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, se enmarca dentro del ámbito de la atribución que el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aludido, confiere a la autoridad".

1.6 En virtud de lo señalado en el primer párrafo del numeral 1.5 precedente, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Lo anterior, toda vez que la pronta ejecución de dichos estudios permitirá: (i) definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo; y, (ii) relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas que enfrenta el desarrollo, operación y seguridad de dicho sector.

1.7 Considerando lo anterior, y acorde con lo prescrito en el artículo 20° del DS MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas planteó a la Sociedad Concesionaria acordar las regulaciones para autorizar las inversiones del proyecto Bodegas Sur y así cumplir el fallo del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y realizar un conjunto de nuevas inversiones con el objeto de ejecutar las obras denominadas Proyecto Fase 1 y Aviación Corporativa, atendida la insuficiencia de la obra, de conformidad a lo señalado en los documentos "Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1", "Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa" e "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", todos los cuales se adjuntan como Anexo N° 2 al presente Convenio. Las regulaciones y nuevas inversiones planteadas corresponden a: (i) la ejecución de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012; (ii) la contratación y financiamiento para el MOP, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante la misma resolución; y (iii) la autorización a la Sociedad Concesionaria para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión por un período que supere el plazo de la concesión vigente.



- 1.8 Las nuevas inversiones y regulaciones citadas en el numeral 1.7 precedente, involucran para la Sociedad Concesionaria mayores gastos e inversiones, todo lo cual, de conformidad a las disposiciones legales antes citadas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.9 La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos y propósitos enunciados, ha convenido con el Ministerio de Obras Públicas, las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e indemnizar las nuevas inversiones y sus costos asociados, en los términos que pasan a expresarse en los numerales siguientes.
- 1.10 Forman parte del presente Convenio Complementario los siguientes Anexos, que se adjuntan a éste:
- **Anexo N° 1:** Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012.
 - **Anexo N° 2:** Insuficiencia de la Obra
 - Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1
 - Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
 - Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez
 - **Anexo N° 3:** Proyecto Fase 1.
 - Ítem 1: Descripción
 - Ítem 2: Cronograma
 - Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
 - Ítem 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1
 - **Anexo N° 4:** Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez
 - Ítem 1: Descripción
 - Ítem 2: Cronograma
 - Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa
 - Ítem 4: Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa
 - **Anexo N° 5:** Contratos de Subconcesión
 - Ítem 1: Protocolo de Acuerdo de Fecha 30 de Octubre de 2009
 - Ítem 2: Contratos suscritos bajo las condiciones del Protocolo.
 - Ítem 3: Anteproyecto Salón VIP
 - Ítem 4: Proyecto de Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente
 - **Anexo N° 6:** Planos
 - Ítem 1: Plano Plataformas para estacionamientos remotos
 - Ítem 2: Plano de espacios intervenidos y generados por Fase 1



- Ítem 3: Plano de Área de Concesión
- Ítem 4: Planos de Anteproyecto Bodegas Sur
- Ítem 5: Bases de Licitación Privada y Borrador de Contrato Anteproyecto Bodegas Sur
- **Anexo N° 7: Ejemplos Numéricos**
 - Ítem 1: Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, caso regulado en numeral 2.1.17.
 - Ítem 2: Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, caso regulado en numeral 2.2.1.

SEGUNDO: OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.

La Sociedad Concesionaria, en virtud de los fundamentos indicados en la cláusula primera, y de las compensaciones e indemnizaciones que se pactan en este instrumento, acepta ejecutar las nuevas inversiones que en esta Cláusula se indican, y se obliga a dar cumplimiento a las siguientes estipulaciones:

2.1 La Sociedad Concesionaria ejecutará las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, tomando en consideración la modalidad especial señalada para el Proyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", que se adjunta como Anexo N° 3 Ítem 3 al presente Convenio. Lo anterior, hasta por un monto máximo de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientas Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), el cual incluye todos los gastos e inversiones que se requieran para la ejecución de las citadas obras, según se detalla más adelante, así como también, el valor total y definitivo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" establecido en el resuelvo N° 3 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012.

2.1.1. Será de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que se indican en el párrafo precedente, en los términos señalados en el presente Convenio y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, toda vez que, en estos casos, la Sociedad Concesionaria será responsable de dichas obras hasta la fecha en que éstas sean recibidas por el Inspector Fiscal, siendo su mantenimiento y conservación responsabilidad y cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.1.2. Se deja constancia que para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1 no se requieren expropiaciones.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



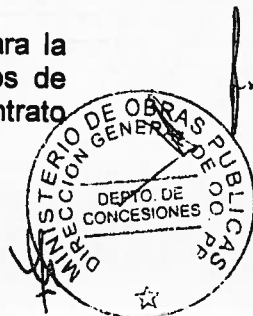
- 2.1.3. Se deja constancia que, conforme a la legislación vigente, las obras que trata el presente numeral 2.1, no requieren someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en la Ley N° 19.300. Sin perjuicio de ello, será obligación de la Sociedad Concesionaria cumplir con todas las regulaciones ambientales establecidas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- 2.1.4. Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, se deberá llevar a cabo uno o varios procesos de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.1.15 de esta cláusula segunda, con la excepción que para el caso de la adquisición de los 4 buses de plataforma que considera el subproyecto **Sala de Embarque Remoto Internacional, Nivel 0,0**, la Sociedad Concesionaria podrá adquirirlos de manera directa, manteniendo un estándar igual o superior a los buses actualmente en operación en el Aeropuerto. Para esto último, deberá presentar los presupuestos y antecedentes técnicos respectivos para V° B° aprobatorio del Inspector Fiscal, el cual deberá observar los antecedentes u otorgar su V° B° dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que estos sean entregados por la Sociedad Concesionaria, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. En caso que el Inspector Fiscal no otorgue su V° B° y formule observaciones en el referido plazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 10 días para resolver las observaciones formuladas, plazo después del cual se podrá repetir en forma iterativa el procedimiento recién descrito.

Una vez otorgado el V° B° o cuando los antecedentes y presupuestos fueren aprobados por haber transcurrido el plazo señalado, sin que el Inspector Fiscal se hubiere pronunciado, éste deberá informar en detalle la adquisición respectiva mediante comunicación escrita dirigida al Director General de Obras Públicas.

- 2.1.5. Será obligación de la Sociedad Concesionaria que, en todo momento, las obras que trata el presente numeral 2.1 se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo riesgo, construcción y Montaje" por el monto total de las obras a que se refiere cada proceso de licitación referido en el numeral 2.1.15 de la presente cláusula y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 30.000 (Treinta Mil Unidades de Fomento), las que deberán estar vigentes hasta que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Dichas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada en el párrafo precedente.

Será responsabilidad, costo y cargo de la Sociedad Concesionaria que, para la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, los seguros de catástrofe definidos en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato



de Concesión, estén vigentes e incorporen las obras definidas en el presente numeral 2.1 que queden bajo la explotación y mantención de la Sociedad Concesionaria.

- 2.1.6.** La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones que trata el presente numeral 2.1, en los términos que señalan las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión, que se refieran a la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las obras que trata el presente numeral 2.1.

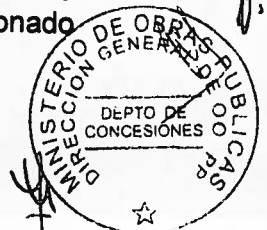
La Boleta de Garantía indicada en el párrafo anterior, podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones o eventuales sanciones impuestas a la Sociedad Concesionaria en virtud de las obras que trata el presente numeral 2.1, sin perjuicio de otras causales previstas en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

En caso que el MOP hiciere efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo máximo de 30 días. En caso de retraso de la entrega de esta nueva Boleta de Garantía se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM.

En caso que la o las glosas de las boletas de garantía vigentes no permitan garantizar las obras del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria podrá modificarlas, de forma tal que éstas apliquen indistintamente a la construcción de las obras del presente Convenio o a la explotación de las obras del contrato de concesión vigente.

- 2.1.7.** En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra mencionado en el artículo 1.10.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1, con la sola excepción de las obras del sub Proyecto Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje, Stage 2 (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, cuyo mantenimiento y conservación serán responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Plan Anual de Conservación de la Obra, en lo que se refiera a las obras que trata el presente numeral 2.1, con la sola excepción anteriormente indicada, será vinculante únicamente una vez que dichas obras hubieren sido recibidas por el Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

- 2.1.8.** En el plazo máximo de 10 meses luego de la entrada en vigencia del presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra mencionado



en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, incorporando en él las obras materia del presente numeral 2.1 con la excepción citada en el numeral 2.1.7 precedente. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobada. En caso que dicha actualización sea observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

2.1.9. En caso de atraso en la entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de la actualización del Plan Anual de Conservación de la Obra, del Reglamento de Servicio de la Obra, o de las correcciones a éstos, a entera conformidad del Inspector Fiscal, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.1.10. El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.1, será de 12 meses, contado desde lo último que ocurra entre: (i) La fecha de aprobación de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; y, (ii) La fecha en que se adjudiquen la totalidad de los procesos de licitación por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.1.15 del presente Convenio. Se exceptúa del plazo máximo de construcción el subproyecto Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, el que atendida la naturaleza técnica, que considera el desarrollo de la ingeniería de detalle y la ejecución de la obra por el mismo proveedor, se estará al plazo que oferte el proveedor adjudicado.

En caso de incumplimiento, por parte de la Sociedad Concesionaria, del plazo máximo señalado en el párrafo precedente, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

El régimen jurídico que contempla la ejecución de las obras del Proyecto Fase I, será aquel que considera el artículo 22 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

2.1.11. Durante la ejecución de las obras señaladas en el presente numeral 2.1, la Sociedad Concesionaria deberá tomar todas las precauciones para proteger los trabajos, así como la seguridad de los usuarios, y para continuar prestando el servicio en las condiciones establecidas en el contrato de concesión.

2.1.12. Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:

- a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Éste deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el



Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación, otorgando un plazo para resolver dichas observaciones menores.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.1.10 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.

- b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.1, durante los cuales el Inspector Fiscal no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por el Inspector Fiscal. Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra será recibida por el Inspector Fiscal una vez que certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos. Todo ello, sin perjuicio de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria con respecto a la conservación y mantención de cada una de ellas.

- 2.1.13. Transcurridos 60 días desde que la totalidad de las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega a éste de un Informe Final, que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 120 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final, fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.

En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.1.14. Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que corresponda, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia

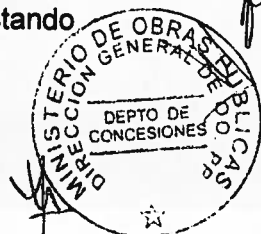


de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contado desde que el Inspector Fiscal le entregue a la Sociedad Concesionaria todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, esto es la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la Empresa Constructora, los especialistas involucrados en el desarrollo del proyecto y los servicios públicos que se vean involucrados en cada uno de los subproyectos. Para ello, previamente, la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde la fecha en que el Inspector Fiscal reciba las obras, dos copias impresas de cada uno de los subproyectos. En caso que, luego de la entrega de los planos firmados que debe hacer el Inspector Fiscal a la Sociedad Concesionaria, ésta se atrase en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

2.1.15. El valor total y definitivo por concepto de costo de construcción de las obras derivadas de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", será el que resulte de uno o más procesos de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, una vez que el Inspector Fiscal hubiere aprobado la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto de Manejo de Sistema de Equipaje en el que la Sociedad Concesionaria podrá licitar en forma independiente y con el anteproyecto acordado con el MOP y bajo modalidad de Suma Alzada Llave en Mano, la implementación completa del sistema de manejo de equipajes, incluyendo el desarrollo de ingeniería de detalle, de conformidad a lo señalado en el numeral 7.8 de los Términos de Referencia de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que se adjunta como Ítem 3 del Anexo N° 3 al presente Convenio. Sin perjuicio de lo anterior, el valor total y definitivo por concepto del Proyecto Fase 1 en su totalidad no podrá exceder de la cantidad de UF 1.037.792 (Un Millón Treinta y Siete Mil Setecientas Noventa y Dos Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Dicho proceso se realizará de la siguiente forma:

- i. En el plazo de 30 días, contado desde lo último que ocurra entre: i) la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario; y ii) la fecha de aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" dispuesta mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, con la excepción de la obra asociada al subproyecto Stage 2 Sistema Manejo de Equipaje (Sorter), las tres nuevas cintas de retiro de equipaje y el sistema de equipaje denominado preferente, enunciado en el primer párrafo del presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la aprobación del Inspector Fiscal las Bases de Licitación Privada de cada uno de los procesos de licitación que se decida realizar. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando



sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas correctamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. En caso de atraso en la entrega, o corrección si la hubiere, por parte de la Sociedad Concesionaria de alguna de las Bases de Licitación Privada, se le aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.

- ii. Cada una de las respectivas Bases de Licitación Privada será preparada por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:
 - a) Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
 - b) Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria, a favor de la Sociedad Concesionaria, por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
 - c) El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.
 - d) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.1.



- e) Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
- f) En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.
- iii. Para cada uno de los referidos procesos de licitación privada, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo máximo de 60 días para su total desarrollo, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de las Bases de Licitación Privada referidas en el número i. anterior, y deberá invitar a un mínimo de 5 empresas constructoras o 3 especialistas, según las características de las obras, cuyo listado deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. Dentro del listado de empresas que se invite a cada proceso sólo podrá incluirse una empresa relacionada con los accionistas de la Sociedad Concesionaria, lo que debe ser validado por la Sociedad Concesionaria ante la Inspección Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.
- iv. La adjudicación de los contratos por la Sociedad Concesionaria requerirá del Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 30 días, contado desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario en un plazo de 30 días por parte de la Sociedad Concesionaria. En el evento que la licitación se declare desierta, ésta deberá ser relicitada con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso o, en su defecto, la Sociedad Concesionaria ejecutará las obras directamente previo pronunciamiento del Inspector Fiscal. En el evento de transcurridos 30 días corridos, contados desde que el Inspector Fiscal hubiere recibido, por parte de la Sociedad Concesionaria, la proposición de adjudicación de la licitación respectiva, sin que ésta fuere objetada por el Inspector Fiscal, dicha adjudicación se entenderá aprobada.
- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes de los procedimientos de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quien éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.

2.1.16. El valor máximo que podrá alcanzar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.1, con excepción del valor total y definitivo que trata el numeral 2.1.15 precedente y que



se señala expresamente en dicho numeral, será de UF 89.972 (Ochenta y Nueve Mil Novecientas Setenta y Dos Unidades de Fomento), neto del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor sólo podrá disminuir en la medida que los valores proforma indicados no alcancen su valor máximo.

El valor señalado precedentemente (UF 89.972) se desglosa de la siguiente manera:

- i. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por concepto de gastos de administración, inspección, conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras que trata el presente numeral 2.1, se fija en la cantidad única y total de UF 42.028 (Cuarenta y Dos Mil Veintiocho Unidades de Fomento), netas de IVA.
- ii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requieren para la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.1, será la cantidad de UF 5.300 (Cinco Mil Trescientas Unidades de Fomento), la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.
- iii. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, por el periodo que resta de la etapa de explotación, las obras que trata el presente numeral 2.1, será la cantidad de UF 7.620 (Siete Mil Seiscientas Veinte Unidades de Fomento), neta de IVA, la que se considerará según su valor proforma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.
- iv. Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria no incurrirá en mayores gastos por concepto de costo de boletas de garantía.
- v. Se deja constancia que el valor máximo señalado en el presente numeral, incluye el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" señalado en el resuelto N° 3 de la Resolución DGOP N° 1369 de fecha 21 de marzo de 2012, el que asciende a UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).



2.1.17. En resumen, el valor máximo por la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", más los gastos asociados, según se indica en el numeral 2.1.16 anterior, y más las obras derivadas de ella, será la cantidad máxima y total de UF 1.127.764 (Un Millón Ciento Veintisiete Mil Setecientas Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA) según lo señalado en los numerales 2.1.15 y 2.1.16 precedentes. Para ajustar dicho presupuesto según los procesos de licitación señalados en el numeral 2.1.15 precedente, se procederá de la siguiente manera:

- a) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase 1 sea menor al indicado en el párrafo anterior, el Inspector Fiscal instruirá la ejecución de inversiones adicionales que se ejecutarán hasta completar el monto máximo señalado en el párrafo precedente, según el estricto orden de prelación que se consigna en el Ítem 4 del Anexo N° 3, Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1. Dichas inversiones o adquisiciones serán ejecutadas directamente por la Sociedad Concesionaria, según el valor proforma de las mismas, sólo hasta completar exactamente el presupuesto máximo de UF 1.127.764 o superarlo en un máximo de UF 10.000, previa autorización del Inspector Fiscal de los presupuestos que ésta presente. En este último caso, la diferencia de inversión será descontada del pago que debe efectuar la Sociedad Concesionaria a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) señalado en el numeral 3.3 siguiente, rebajando un máximo de UF 5.000 cada mes hasta completar la diferencia que resulte.
- b) En caso que el monto total de inversión del Proyecto Fase 1 sea mayor al indicado en el primer párrafo del presente numeral, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo.

En el Ítem 1 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Proyecto Fase 1, se presentan ejemplos de los casos regulados en los literales a) y b) del presente numeral 2.1.17.

- 2.2** La Sociedad Concesionaria contratará y financiará para el MOP, la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012. Se deja especial constancia que la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria en relación con este proyecto se refiere únicamente a proveer la gestión administrativa y el financiamiento necesario para ejecutar el estudio de ingeniería y las obras asociadas, no teniendo en consecuencia responsabilidad alguna en la definición de consultores, contratistas o cualquier otro aspecto correspondientes, la Sociedad Concesionaria cederá a la Dirección de Aeropuertos del MOP todas las acciones y derechos que pudieren emanar en contra de los contratistas que las ejecuten. Una vez ejecutadas las obras de Aviación Corporativa y recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en la forma señalada en el

numeral 2.2.5 siguiente, la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas, en relación a labores de mantenimiento, conservación, operación ni explotación.

- 2.2.1.** La Sociedad Concesionaria sólo pondrá a disposición del MOP los recursos necesarios para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva, la ejecución de las obras citadas en el párrafo precedente, y la administración del contrato que se requiera, conforme lo solicite el Inspector Fiscal. Se deja constancia que el monto que dispondrá la Sociedad Concesionaria para todos estos conceptos es la suma única y total de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), la cual considera UF 332.500 de inversión en ingeniería, obras y todos los costos relacionados directamente con dichas obras, con excepción de los gastos de administración de la Sociedad Concesionaria, que ascienden a UF 17.500. La Sociedad Concesionaria será responsable sólo del financiamiento y las gestiones administrativas que se consignan en los numerales 2.2.1 al 2.2.10 siguiente. El MOP será responsable por la ingeniería y la construcción de las obras.

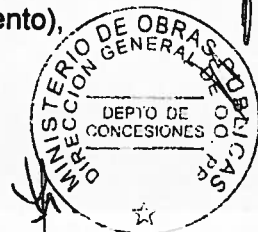
El Inspector Fiscal velará porque se ejecuten inversiones hasta un valor máximo de UF 332.500, de acuerdo al estricto orden de priorización que se consigna en el Ítem 4 del Anexo N° 4, Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa. Dichas inversiones serán ejecutadas por la empresa que resulte adjudicada en el procedimiento regulado en el numeral 2.2.8, previa autorización del Inspector Fiscal. Para ello, el Inspector Fiscal deberá ajustar el proyecto hasta completar exactamente el presupuesto máximo en base a los precios unitarios y cantidades de obra ofertados por el adjudicatario respectivo.

En el Ítem 2 del Anexo N° 7, Ejemplos Numéricos, Ajustes de Inversión de Aviación Corporativa, se presentan ejemplos de los casos regulados en el presente numeral 2.2.1.

- 2.2.2.** Para la ejecución de las obras que trata el presente numeral 2.2, se deberá llevar a cabo un proceso de licitación privada, según lo señalado en el numeral 2.2.8 siguiente.

Todas las actuaciones del Inspector Fiscal que se regulan en los numerales 2.2.3 al 2.2.10 deberán contar con el V° B° previo de un representante de la Dirección de Aeropuertos del MOP que será designado por dicha Dirección para asistir técnicamente el desarrollo del proyecto Aviación Corporativa, una vez vigente el presente Convenio.

- 2.2.3.** Será obligación de la Sociedad Concesionaria que durante la construcción de las obras que trata el presente numeral 2.2, éstas se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por todo riesgo de construcción y montaje, para lo cual, 15 días antes del inicio de construcción de las obras a las que se refiere el presente numeral, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal una o más pólizas de seguro de "Todo Riesgo, Construcción y Montaje" por el monto total de la obra y una póliza de Responsabilidad Civil por UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento).



las que deberán estar vigentes hasta los 60 días siguientes a la fecha en que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal. Las mencionadas pólizas deberán cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. En caso de entrega fuera de plazo de alguno de estos instrumentos, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 30 UTM, por cada uno de los instrumentos que no se hubieren entregado con la anticipación indicada.

- 2.2.4.** El plazo máximo para la construcción de las obras estipuladas en el presente numeral 2.2, será de 20 meses, contado desde lo último que ocurra entre: i) La fecha de aprobación del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", dispuesto mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369; y ii) La fecha en que se adjudique el proceso de licitación de obras por parte de la Sociedad Concesionaria, según lo señalado en el numeral 2.2.8 del presente Convenio.

El control y seguimiento de la ejecución de las obras indicadas en el presente numeral 2.2, así como sus estados de avance, estados de pago y cumplimiento del programa de obras será realizado por el Inspector Fiscal en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del MOP.

En caso de incumplimiento del plazo máximo señalado en el párrafo ante precedente, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.5.** Con relación al término de las obras, se procederá de la siguiente forma:

- a. La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el plazo en que estima el término de cada obra, con al menos 10 días de antelación a dicha estimación. Éste deberá inspeccionar y verificar cada obra hasta el plazo de 20 días luego del término efectivo de la misma. De encontrarse las obras terminadas acorde a los estándares exigibles, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación. El Inspector Fiscal tendrá la facultad de habilitar al uso parcialidades de la obra que se encuentren terminadas y que puedan prestar el servicio. Del mismo modo, en caso de encontrarse observaciones menores a la obra terminada, el Inspector Fiscal podrá aprobar su habilitación al uso con observaciones, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitarán al uso esas obras y se entenderán como no entregadas, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el numeral 2.2.4 del presente Convenio Complementario, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la

fecha límite para terminirlas. Esta situación se mantendrá hasta que el Inspector Fiscal considere que las obras cumplen los estándares exigibles para su habilitación al uso.

- b. Transcurridos 30 días desde la habilitación al uso de cada obra que trata el presente numeral 2.2, durante los cuales el Inspector Fiscal, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no hubiere efectuado observación o requerimiento alguno respecto a ellas, esas obras se considerarán recibidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Si se formularen observaciones o requerimientos, la obra se entenderá recibida por la Dirección General de Aeronáutica Civil una vez que el Inspector Fiscal certifique que las observaciones y requerimientos estén cumplidos.

- 2.2.6.** Transcurridos 30 días desde que las obras sean recibidas por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá hacer entrega al Inspector Fiscal, previo Visto Bueno de la Dirección de Aeropuertos del MOP, de un Informe Final que contenga un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 90 días, plazo después del cual, si no hubiere efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto de éste, se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la empresa constructora, a través de la Sociedad Concesionaria, tendrá un plazo de 60 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha efectiva de recepción por parte de la Sociedad Concesionaria de la notificación del rechazo.

En caso de atraso en la entrega del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 2.2.7.** Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built, con todas sus firmas y timbres que corresponda, la Sociedad Concesionaria deberá generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor deberá realizarse en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal entregue todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda, siendo estos la Inspección Fiscal, la Sociedad Concesionaria, la empresa Constructora, la Dirección de Aeropuertos del MOP y la DGAC. Para ello previamente la Sociedad Concesionaria deberá generar, en el plazo máximo de 30 días contados desde que el Inspector Fiscal otorgue la recepción definitiva de la obra, dos copias impresas de cada uno de los planos As-Built del proyecto. En caso de atraso en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 30 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.



2.2.8. El valor total y definitivo por la construcción e implementación de las obras derivadas del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", incluidos todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, con la sola excepción de los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria será el que resulte de un proceso de licitación privada que deberá preparar y realizar la Sociedad Concesionaria, de acuerdo al siguiente procedimiento.

- i. La Sociedad Concesionaria deberá entregar formalmente al Inspector Fiscal, en el plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio Complementario, las Bases de Licitación Privada del proceso de licitación que ella realizará. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días, contado desde su recepción, para comunicar su opinión, ya sea aprobándolas o manifestando sus observaciones. En caso que se formulen observaciones, éstas deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro del plazo que el Inspector Fiscal fije, plazo que variará entre 15 a 30 días dependiendo de la complejidad y extensión de las observaciones y el Inspector Fiscal tendrá 15 días más para aprobarlas si éstas hubieren sido corregidas adecuadamente por la Sociedad Concesionaria. En caso contrario, si las observaciones persisten, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 15 días para realizar una segunda corrección y el Inspector Fiscal de un plazo de 15 días para aprobarlas o rechazarlas. De persistir observaciones, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal. Adicionalmente, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos de corrección señalados precedentemente, las Bases de Licitación Privada se entenderán aprobadas en los términos comunicados por el Inspector Fiscal.
- ii. Las Bases de Licitación Privada serán preparadas por la Sociedad Concesionaria y deberán contemplar, al menos, lo siguiente:
 - a) Renuncia a reclamación por parte de los Licitantes en caso que la licitación privada, con aprobación del Inspector Fiscal, sea declarada desierta por motivo fundado.
 - b) Derecho a un anticipo de hasta un 15% (quince por ciento) del valor total y definitivo de las obras que se licitan, el que se pagará por la Sociedad Concesionaria contra la entrega de una garantía bancaria a favor del Concesionario por un monto equivalente al 100% del anticipo que se pague, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile aceptable para la Sociedad Concesionaria.
 - c) En las Ofertas Económicas, los Licitantes deberán presentar la totalidad de los Precios Unitarios de las partidas indicadas en los proyectos que se licitan.

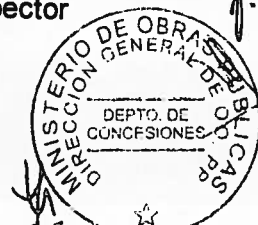
- d) Se fijarán multas por incumplimiento, estableciendo que la Sociedad Concesionaria podrá traspasar al Licitante Adjudicatario las multas por atraso definidas en el presente numeral 2.2.
 - e) El Licitante Adjudicatario deberá entregar a la Sociedad Concesionaria una garantía de fiel cumplimiento del contrato de construcción por un monto equivalente a un 10% (diez por ciento) del valor en que se adjudican las obras que se licitan, en la forma de una boleta de garantía bancaria emitida por un banco autorizado para operar en Chile.
 - f) Obligación de pago de los permisos municipales correspondientes en caso que los hubiere.
 - g) Las estipulaciones de las Bases de Licitación Privadas deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos.
- iii. La Sociedad Concesionaria deberá proponer al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 10 días, contado desde la aprobación de éste de las respectivas Bases de Licitación Privada, una lista de a lo menos 5 empresas, las que deberán estar inscritas en el Registro de Contratistas del MOP en 1° Categoría, en obras mayores, especialidad 1 OC y 3 OC.

De las empresas propuestas por la Sociedad Concesionaria, sólo una de ellas podrá ser relacionada con la Sociedad Concesionaria, lo que deberá ser validado por la Sociedad Concesionaria ante el Inspector Fiscal. Se entenderá por personas relacionadas con la Sociedad Concesionaria las referidas en el artículo 100 de la Ley N° 18.045, en el momento en que se efectúe la convocatoria a cada licitación o en el año previo a dicha convocatoria.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo máximo de 5 días, a contar de la recepción de la lista presentada por la Sociedad Concesionaria, para revisarla y, dentro del mismo plazo, deberá aprobarla o rechazarla. En caso que el Inspector Fiscal la rechazare, si alguna de las empresas no cumpliera con los requisitos que se establezcan al efecto, la Sociedad Concesionaria deberá presentar una nueva lista dentro del plazo que el Inspector Fiscal le fije.

- iv. La convocatoria a la licitación privada señalada anteriormente se deberá efectuar en un plazo máximo de 5 días, contado desde la aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de la lista de empresas presentada por la Sociedad Concesionaria.

Entre la invitación privada a participar en la licitación y la recepción de las ofertas, deberá mediar un plazo acorde a la complejidad propia de las obras a ejecutar, el que no podrá ser inferior, en ningún caso a 30 días corridos. Toda aclaración, rectificación o modificación que se desee introducir a las Bases de la Licitación Privada, requerirá la aprobación previa del Inspector



Fiscal, y sólo una vez que ello ocurra, deberá ser informada por la Sociedad Concesionaria a todos y cada uno de los licitantes. La Sociedad Concesionaria no podrá tomar contacto por otra vía que la oficiosa, para las invitaciones a participar y para la entrega, aclaraciones, rectificaciones y modificaciones a las Bases de Licitación Privada.

- v. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición del Inspector Fiscal, para los fines de fiscalización, todos los antecedentes del procedimiento de licitación privada. El Inspector Fiscal podrá requerir a la Sociedad Concesionaria cualquier tipo de información respecto a cada una de las Bases de Licitación Privada y las ofertas presentadas por las empresas participantes. Asimismo, el Inspector Fiscal o a quién éste designe, podrá asistir a todos los actos relevantes de cada proceso licitatorio, debiendo la Sociedad Concesionaria informarle en forma oportuna la fecha y el lugar de su realización.
- vi. La evaluación de las ofertas se efectuará en las siguientes etapas:
 - a) Calificación de la Oferta Técnica: En dicha calificación deberá verificarse si la Oferta Técnica cumple o no con los requisitos establecidos en las Bases de Licitación Privada. Aquellas Ofertas Técnicas que no cumplan con las Bases de Licitación Privada, quedarán automáticamente descartadas y no se abrirá la correspondiente Oferta Económica. Una vez calificadas técnicamente las ofertas, la Sociedad Concesionaria deberá someter dicha calificación a la consideración del Inspector Fiscal, con todos los antecedentes, actas y documentos correspondientes, quien podrá solicitar la corrección de cualquier error hasta concluir esta parte del proceso, entregando la lista de los proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado.
 - b) Calificación de la Oferta Económica: La apertura de las Ofertas Económicas se realizará sólo para el caso de aquellos proponentes cuya Oferta Técnica haya calificado. La Sociedad Concesionaria deberá adjudicar la propuesta de menor valor, siempre que ella cumpla con la totalidad de los requisitos establecidos en las Bases de Licitación Privada.
- vii. La adjudicación de la licitación por parte de la Sociedad Concesionaria requerirá el Visto Bueno del Inspector Fiscal, quien se deberá pronunciar en el plazo de 15 días contados desde la recepción del informe de la Sociedad Concesionaria, y deberá ser comunicada por escrito al adjudicatario, en un plazo de 15 días por parte de la Sociedad Concesionaria.
- viii. Dejado sin efecto el procedimiento de licitación, o si no se presentaren ofertas o bien se declarase desierta, la Sociedad Concesionaria deberá iniciar un nuevo proceso de licitación privada, en el plazo que el Inspector Fiscal fije al efecto, con las mismas Bases de Licitación Privada del primer proceso.

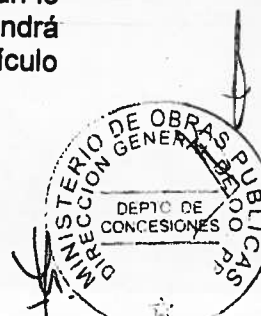
- 2.2.9.** Sin perjuicio de lo anterior, el valor máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" y las obras derivadas de él, será la cantidad de UF 350.000 (Trescientas Cincuenta Mil Unidades de Fomento), netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor considera el valor total y definitivo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" establecido en el resuelto N° 6 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, y todos los gastos e inversiones derivados de la ejecución de las citadas obras, incluidos los gastos de administración en que incurrirá la Sociedad Concesionaria, los que se estipulan en el numeral 2.2.10 siguiente.
- 2.2.10.** El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de gastos de administración e inspección en que incurrirá la Sociedad Concesionaria por las obras que trata el presente numeral 2.2, se fija en la cantidad única y total de UF 17.500 (Diecisiete Mil Quinientas Unidades de Fomento), netas de IVA.
- 2.3** Los montos indicados en la presente cláusula, no incluyen el impuesto al valor agregado IVA. A mayor abundamiento, ninguno de los montos referidos en este Convenio Complementario incluye IVA.
- 2.4 Tratamiento Tributario de las Obras del presente Convenio Complementario.**

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soporte la Sociedad Concesionaria, en relación con las inversiones a que se refiere el presente Convenio Complementario, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

TERCERO: COMPENSACIONES EN EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.

Para compensar a la Sociedad Concesionaria por todas las inversiones estipuladas en la cláusula segunda del presente Convenio Complementario, incluidas aquellas dispuestas mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 1369, de fecha 21 de marzo de 2012, las partes acuerdan las compensaciones e indemnizaciones que se detallan en la presente cláusula, como un pago único y total, utilizando para ello los siguientes factores del régimen económico del contrato:

- 3.1** Las partes acuerdan que, a partir del mes calendario subsiguiente a aquél en que se cumpla la condición $MDI_m \geq YTG$ según lo estipulado en la cláusula quinta del Convenio Complementario N° 2, se extenderá el plazo de la concesión hasta el día 30 de septiembre de 2015.
- 3.2** Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a percibir los ingresos por pasajeros embarcados señalados en el artículo 1.14.1 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.



3.3 Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria sólo tendrá derecho a percibir el 80% del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y los servicios considerados en el contrato de concesión. Por lo tanto, a partir del tercer mes calendario, contado desde aquél en que se cumpla la condición $MDI_m \geq YTG$, la Sociedad Concesionaria pagará a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dentro de los 15 primeros días de cada mes calendario, el 20% del total de ingresos comerciales recibidos el mes calendario anterior. Por ejemplo, si la condición señalada ocurriere en el mes de mayo de 2013, el periodo de extensión de la concesión se iniciará a contar del 1 de julio de 2013 y el primer pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria a la DGAC será dentro de los 15 primeros días de agosto de 2013, por los ingresos comerciales percibidos en julio de 2013. La auditoría de estos ingresos será efectuada por la Dirección General de Obras Públicas del MOP. Si como resultado de la auditoría de estos ingresos se determina que la Sociedad Concesionaria ha percibido otros ingresos que no hayan sido considerados en la determinación del total de los ingresos comerciales que genere el Terminal y, por tanto, no hubiesen sido considerados como base para el cálculo del 20% que la Sociedad Concesionaria debe pagar a la DGAC, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que corresponda por incumplimiento de lo consignado en el artículo 1.10.12 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión. La aplicación de más de una multa por esta situación, durante el periodo de extensión de la concesión, será considerada como causal de incumplimiento grave del contrato de concesión.

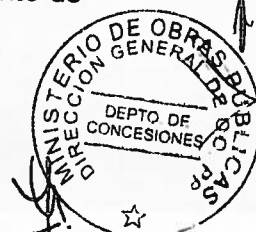
Se deja expresa constancia que los montos considerados como recuperaciones y/o reembolsos de gastos por concepto de: Seguros, Servicios Básicos, cuenta de Compensación de Inversiones del Convenio Complementario N°1, indemnizaciones, refacturaciones por informes de daños, gastos por cuenta de terceros y contribuciones de bienes raíces que percibe la Sociedad Concesionaria no serán considerados como Ingresos Comerciales.

3.4 Las partes acuerdan que durante el período de extensión de la concesión según lo estipulado en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria tendrá todos los demás derechos y deberes que establecen las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus modificaciones posteriores. Esto incluye la obligación de la Sociedad Concesionaria de:

- i. Conservar, mantener y operar la concesión hasta el nuevo plazo otorgado.
- ii. Efectuar el pago anual al MOP señalado en el artículo 1.14.5 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por concepto de inspección y control del contrato de concesión.
- iii. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el artículo 1.14.10 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y modificado según lo estipulado en el numeral 5.11 del Convenio Complementario N° 2.

El pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria por este concepto asciende a UF 64.000 anuales y deberá ser pagado el día 15 de diciembre de cada año. Sin perjuicio de lo anterior, el pago correspondiente al último año de concesión deberá ser efectuado el último día hábil del mes siguiente al mes de extinción de la concesión y deberá ser calculado de forma proporcional al número de meses que hubiere estado en operación la concesión. En este sentido, considerando lo estipulado en los numerales 3.1 y 3.5 del presente Convenio, el pago que deberá efectuar la Sociedad Concesionaria será, a más tardar, el último día hábil de octubre de 2015, por un monto de UF 48.000.

- iv. Efectuar el pago anual a la DGAC establecido en el numeral 6.2 del Convenio Complementario N° 2, con la precisión que una vez reemplazado el Stage One por el Stage 2 (Sorter), se mantendrá el pago por concepto de mantención y conservación de los equipos respectivos.
- v. La DGAC pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria los ingresos que emanen de los contratos y concesiones vigentes, otorgados por la DGAC, según lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus posteriores modificaciones.
- vi. El MOP pagará mensualmente a la Sociedad Concesionaria el IVA correspondiente que se señala en el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.
- vii. Mantener vigentes, durante todo el período de extensión de la concesión, los contratos de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, en los mismos términos, condiciones y plazos señalados en los artículos 1.10.19 y 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, respectivamente, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, en caso que producto de las particulares condiciones del mercado de seguros, para el caso del seguro de catástrofe, las compañías consultadas por la Sociedad Concesionaria, ofrecieren un deducible superior al máximo definido en el artículo 1.10.21 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, el Inspector Fiscal podrá autorizar una póliza que considere un deducible superior al máximo, para lo que requerirá la certificación de al menos 3 compañías de seguros, en las que consten las condiciones de mercado aludidas.
- viii. Ampliar la vigencia de todas las boletas de garantía de explotación y de garantía adicional, señaladas en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, por un período igual al período de extensión de la concesión. En consecuencia, dichas boletas de garantía deberán tener un plazo de vigencia igual al señalado en el artículo 1.8.3.2 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, más el número de meses que se extienda el plazo de la concesión. Se modifica el numeral 6.12 del Convenio Complementario N°2, en razón que la boleta de garantía adicional debe ser presentada 24 meses antes de la extinción de la concesión por un monto de UF 150.000 con un plazo de vigencia de 3 años después de emitida.



CUARTO: OTRAS ESTIPULACIONES.

- 4.1** De acuerdo a lo establecido en la cláusula Quinta, del Protocolo de Acuerdo, adjunto como Anexo N°5 Ítem 1, suscrito con fecha 30 de Octubre de 2009, se incorporan al contrato de concesión las siguientes materias:
- 4.1.1** Se reconocen las fechas de término y plena validez de los contratos de subconcesión ya suscritos por la Sociedad Concesionaria en virtud de la autorización otorgada por la Inspección Fiscal, mediante ORD IF 072/2008, de fecha 28 de Enero de 2008, referidos en carta CGG 020.08, de fecha 24 de Enero de 2008, con fecha de término 31 de Diciembre de 2019 y cuya identificación se adjunta como Anexo N° 5, Ítem 1. Para el caso de aquellos contratos autorizados el año 2009 y que no se hubieren suscrito al 31 de Diciembre de 2011, se estará a lo estipulado en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y demás disposiciones del contrato de concesión.
- 4.1.2** Se reconoce la fecha de término y la plena validez de los contratos de subconcesión listados en el mismo protocolo, en el numeral 2 de su cláusula segunda, suscritos con anterioridad al Oficio Ordinario IF N° 675/2008, de fecha 9 de Diciembre de 2008.
- 4.1.3** Se reconoce la validez y vigencia de los contratos de subconcesión suscritos con las fechas de término establecidas en el listado adjunto como Ítem 2 del Anexo N°5, los que se enmarcan dentro de los rangos acordados entre las partes, de acuerdo a la cláusula segunda numeral 6 del citado protocolo, en términos que la Sociedad Concesionaria estaba facultada para suscribir contratos de subconcesión hasta Diciembre de 2015, con fecha posterior a la suscripción del Protocolo y hasta el 30 de Noviembre de 2010. Asimismo, desde esa fecha y hasta la suscripción del presente convenio, las partes acordaron que la fecha máxima de los contratos que la Sociedad Concesionaria podía suscribir, es hasta Diciembre de 2014.
- 4.1.4** El MOP consignará en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión correspondientes a la relicitación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, el listado de las subconcesiones existentes al momento de la licitación y sus condiciones económicas, de manera que (i) los licitantes tomen conocimiento acerca de la situación de dichos contratos y (ii) el licitante adjudicado respete íntegramente sus términos.
- 4.2** Se autoriza a "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" para licitar la construcción y explotación del edificio Bodegas Sur y adjudicar y suscribir un contrato de Subconcesión, bajo las regulaciones que se adjuntan como Anexo N°6, ítem 4, Planos de Anteproyecto Bodegas Sur. En virtud que el proyecto Bodegas Sur requiere financiarse en un plazo superior al que resta en el contrato de concesión vigente, se autoriza a la Subconcesionaria que resulte adjudicada en el proceso de licitación del proyecto denominado Edificio Bodegas Sur, a suscribir

contratos de subconcesión, por todo el periodo de vigencia del proyecto, el que no podrá superar los 19 años contados desde la fecha de adjudicación del mismo. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá adjudicar el proyecto en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2013, plazo después del cual deberá solicitar las autorizaciones que establece el artículo 1.10.3.C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

Una vez extinguido el contrato de subconcesión, los derechos del concesionario vigente quedarán supeditados a los planes de desarrollo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por lo que, con 6 meses de antelación a la extinción de la subconcesión, éste deberá solicitar al DGOP autorización para seguir explotando las instalaciones del proyecto. Este último, en el plazo de 3 meses contado desde el ingreso de la solicitud de la Concesionaria, se pronunciará sobre la procedencia y plazos de explotación solicitados.

Se deja constancia que la tarifa máxima que podrá cobrar el concesionario, por el arriendo de las bodegas ubicadas en el primer nivel del edificio Bodegas Sur y por los estacionamientos públicos de vehículos construidos como parte de las inversiones del proyecto Bodegas Sur, serán los que estipula y estipule el contrato de concesión vigente.

Para todos los efectos de la regulación del contrato de subconcesión del Edificio Bodegas Sur, se entenderá que las referencias a la Sociedad Concesionaria o a SCL corresponderán a la Sociedad Concesionaria titular del contrato de concesión ya sea SCL o aquella sociedad que a futuro se adjudique el contrato de concesión.

Se deja constancia que, con el objeto de dar cumplimiento a lo resuelto por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en la Sentencia N° 75/2008, de fecha 30 de septiembre de 2008, y de mejorar, actualizar y ampliar las instalaciones donde se desempeñan las empresas que prestan servicios de transporte expreso, llevarlas a los estándares de seguridad establecidos por la OACI y despejar de construcciones la zona colindante con la plataforma oriente del Aeropuerto, en el Decreto Supremo que aprueba el presente Convenio, se dispone que, sólo para el caso del proyecto Bodegas Sur, no será aplicable la prohibición establecida en el artículo 1.10.3 literal A.6 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión.

- 4.3 Las partes acuerdan que, mediante el presente acto, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones de explotación y mantención, acordados con el MOP, en dos partes del área de concesión primaria, una comprendida entre los vértices A2, A3, A4 y PA y otra comprendida entre los vértices PB, A7, A8 y PC, como se señala en el plano adjunto en el Ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. En esa zona se construirán futuras plataformas aeronáuticas, proyecto que se identifica en el Plano adjunto en el Ítem 1 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Cabe hacer presente que estas obras no se incorporarán al contrato de concesión, por lo que la Sociedad Concesionaria no tendrá obligación alguna sobre ellas.

En el mismo sentido, las partes acuerdan que, mediante el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria cede sus derechos y obligaciones que le otorga el numeral



2.6 del Convenio Complementario N°1 en lo referente a la ejecución de la obra denominada Oficinas de Rampa - Sector Poniente, cuya construcción, conservación, mantención, explotación y operación es de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, para que estos espacios puedan ser utilizados en la construcción de salas de embarque remoto internacional por parte el MOP.

4.4 Se deja constancia que, con el objeto de incorporar 16 nuevas posiciones remotas de estacionamiento de aviones, el MOP, fuera del contrato de concesión, construirá una plataforma aeronáutica de aproximadamente 119.000 metros cuadrados, la que absorberá el incremento en el tráfico de pasajeros y que se ubicará hacia el sur de los estacionamientos remotos del Terminal Internacional, en las áreas de concesión que se describen en el numeral 4.3 precedente. En virtud de esta situación y de la descrita en el numeral 4.3 precedente, las partes han acordado que el MOP compensará dicha desafectación, acordando los siguientes derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria:

4.4.1 Con el objeto que aquellos subconcesionarios que deban reubicarse, ampliarse o establecerse por primera vez en los recintos que se generan producto de las intervenciones planificadas en el proyecto denominado Fase 1 tengan un período razonable para amortizar su inversión en la construcción y habilitación de los locales comerciales, dispondrán de un plazo máximo de 5 años de vigencia de los contratos de subconcesión que suscriban con la Sociedad Concesionaria, contados desde la fecha de inicio de operaciones comerciales de cada local comercial. Para estas subconcesiones, la Sociedad Concesionaria sólo podrá percibir una remuneración mensual, hasta el término del contrato de concesión, que cumpla con los siguientes criterios:

- a) Si se trata de montos variables, que ellos se determinen de igual forma todos los meses (por ejemplo, si se aplica un porcentaje de las ventas, que éste sea el mismo porcentaje todos los meses).
- b) Si se trata de montos fijos, el valor económico deberá ser el mismo para cada mes.
- c) Si se trata de una combinación de montos fijos y variables, éstos deberán determinarse según se describe en los literales a) o b) del presente numeral 4.4.1, según sea el caso.

En el Anexo N° 6, Ítem 2, se adjunta listado y planos de los espacios indicados en el presente numeral.

El Inspector Fiscal aprobará aquellos contratos que cumplan con el criterio de remuneración mensual señalado en el primer párrafo del presente numeral y los requisitos establecidos en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y en los demás documentos del contrato de concesión.

El Inspector Fiscal deberá aprobar o rechazar los contratos dentro de los 20 días siguientes a la fecha en que éstos sean entregados por la Sociedad Concesionaria en la Inspección Fiscal, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. Una vez aprobados los contratos por el Inspector Fiscal, éste deberá certificar dicha situación ante el Director General de



Obras Públicas, remitiéndole copia de todos los antecedentes que forman parte del contrato aprobado. En caso de rechazo, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo de 20 días para presentar correcciones y una vez efectuada la presentación de correcciones, se repetirá el proceso descrito en el presente párrafo. Si la Sociedad Concesionaria no presenta las correcciones en el plazo estipulado para ello, el contrato se entenderá rechazado y no podrá volver a presentarse.

4.4.2 Considerando la ampliación de la sala de embarque internacional con el consiguiente beneficio para el pasajero, se autoriza a la Sociedad Concesionaria a construir y contratar bajo su costo y riesgo el proyecto denominado "Construcción de Losa Interior en Rotonda Poniente", adjunto al presente convenio como Anexo N° 5, Ítem 4 se atenga a las condiciones, regulaciones y requisitos señalados en el numeral 4.4.1 precedente en todos los espacios ahí intervenidos y habilitados.

4.4.3 Las partes acuerdan que debido a la conveniencia de intervenir el Terminal de Pasajeros en la misma oportunidad en que se desarrollen las obras del proyecto denominado Fase 1, y a la necesidad de incorporar un Salón VIP con las dimensiones suficientes para albergar el crecimiento proyectado de pasajeros en el corto plazo, la Sociedad Concesionaria podrá suscribir un contrato de subconcesión para la instalación y operación del proyecto Salón Vip, basado en el anteproyecto que se adjunta en el Ítem 3 del Anexo N°5, en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2012. Este contrato se podrá extender como máximo hasta Diciembre de 2019 y deberá atenerse a las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

4.5 Se modifica lo dispuesto en el numeral 6.7 del Convenio Complementario N°2 que a su vez modifica el artículo 1.10.2 III, A, letra c) de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá explotar las áreas de estacionamientos públicos para vehículos en general en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, en cantidad acorde con los volúmenes de tráfico de éste y dentro del área de concesión.

La Sociedad Concesionaria estará autorizada para explotar el servicio de estacionamiento de custodia, en la totalidad de la superficie de estacionamientos públicos existentes al interior del perímetro conformado por las calles Jean Mermoz por el Norte, Armando Cortínez por el Oriente, Aurelio Celedón Palma por el Sur y Armando Cortínez por el Poniente.

La Sociedad Concesionaria, de acuerdo a las necesidades del aeropuerto, podrá proponer la creación de nuevas áreas y servicios de estacionamiento, en una superficie a explotar bajo un esquema de tarifas libres, sin perjuicio de las consultas que la Sociedad Concesionaria podrá realizar para tales fines, creciendo en altura (vertical) o en planta, los que deberán ser propuestos al Inspector Fiscal junto a sus antecedentes, para su aprobación.

Del mismo modo, en caso que el Inspector Fiscal determine la necesidad de la creación de nuevas áreas de estacionamientos y nuevos servicios de estacionamientos, que requieran nuevas inversiones, podrá solicitarlo a la Sociedad

Concesionaria y autorizar a que esta convenga contratos que permitan financiar este tipo de inversiones.

En el caso que los contratos que proponga la Sociedad Concesionaria para resolver lo señalado en el presente numeral, excedan el plazo de término de la concesión, ello se regulará de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10.3. C.19 de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, tomando en consideración, adicionalmente, lo señalado en las condiciones, regulaciones, requisitos y procedimientos señalados en el numeral 4.4.1 precedente.

- 4.6** Las partes acuerdan modificar el Área de Concesión, en los términos que se fijan en el nuevo Plano "Área de Concesión Modificada Aeropuerto Arturo Merino Benítez Abril 2012", el que se adjunta en el Ítem 3 del Anexo N° 6 del presente Convenio. Mediante el presente instrumento, se afectan al área secundaria de concesión los terrenos correspondientes a la denominada Área C del citado plano. En dichas áreas se ejecutarán las inversiones del proyecto denominado Aviación Corporativa contemplado en el numeral 2.2 del presente Convenio, cuya mantención, explotación y operación será de cargo y responsabilidad de la DGAC.

La Sociedad Concesionaria expresamente declara que renuncia a cualquier reclamación e indemnización que le pudiera corresponder, por las modificaciones al área de concesión materia del presente numeral.

- 4.7** Se autoriza a la Sociedad Concesionaria para que, en los terrenos correspondientes al área de concesión denominada Área F, construya y habilite estacionamientos para funcionarios del Aeropuerto, Rent a Car, Custodia o Libre Disposición, acorde a las necesidades que presente el Aeropuerto y que apruebe el Inspector Fiscal.

QUINTO: En todo lo no modificado en el presente Convenio Complementario, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenidas en el Decreto Supremo MOP N° 1168, de fecha 5 de diciembre de 1997, en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión, en las modificaciones contenidas en los Convenios Complementarios N°s 1, 2 y 3 y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión.

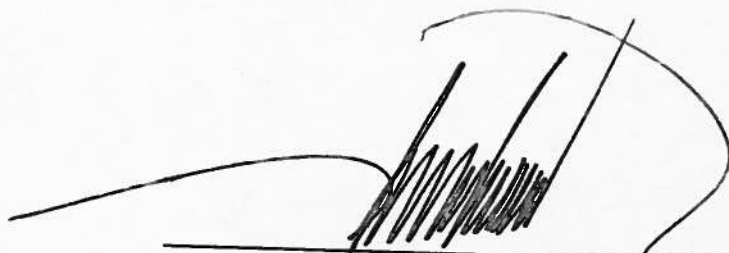
SEXTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito, y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido hasta esta fecha respecto de las materias a que se refiere el presente Convenio y de todas las materias relacionadas tanto con el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), su fórmula y los valores que han tomado las variables que componen el mecanismo, así como por los fallos del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

SÉPTIMO: El presente Convenio Complementario tendrá plena validez y vigencia desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

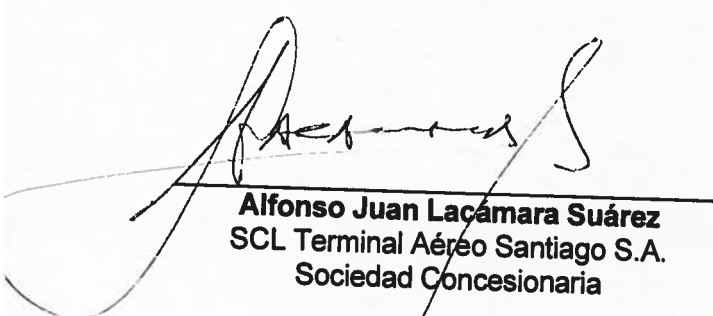
OCTAVO: El presente Convenio se firma en cuatro ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Sociedad Concesionaria y dos en el Ministerio de Obras Públicas.



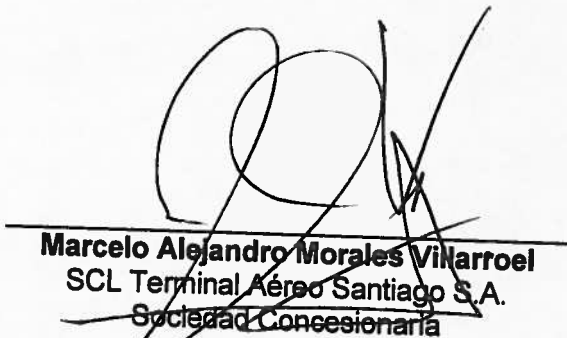
NOVENO: La personería de don Alfonso Juan Lacámara Suárez y de don Marcelo Alejandro Morales Villarroel, para actuar en nombre y representación de **SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA**, consta del Acta de la 167ª Reunión de Directorio de la sociedad celebrada con fecha 17 de enero de 2012 y reducida a escritura pública con fecha 22 de marzo de 2012, otorgada en la Notaría de Santiago de doña Valeria Ronchera Flores. La personería de don Franco Devillaine Gómez como Director General de Obras Públicas (S), para representar al Ministerio de Obras Públicas, consta en los Decretos Supremos MOP N° 640, de fecha 20 de septiembre de 2007, y N° 122, de fecha 31 de enero de 2012.



FRANCO DEVILLAINÉ GÓMEZ
Director General de Obras Públicas (S)
Ministerio de Obras Públicas



Alfonso Juan Lacámara Suárez
SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria



Marcelo Alejandro Morales Villarroel
SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Sociedad Concesionaria



**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 1

**COPIA DE RESOLUCIÓN DGOP (EXENTA) N° 1369,
DE FECHA 21 DE MARZO DE 2012**


CL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
21 MAR. 2012
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON		
RECEPCION		
DEPART. JURIDICO		
DER. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P. U. V. T.		
SUB. DEP. MUNICIPI.		
REFRENDACION		
REF. POR	\$	
IMPUTAC.		
ANOT. POR	\$	
IMPUTAC.		
DEDUC. DYO.		

REF.: Modifica por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

SANTIAGO, 21 MAR 2012

VISTOS:

- El DFL N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en particular su artículo 19°.
- El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial su artículo 69°.
- El Decreto Supremo MOP N° 1168, de fecha 5 de diciembre de 1997, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".
- El Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- La Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. IF. N° 044/2012, de fecha 17 de enero de 2012, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 06, de fecha 18 de enero de 2012, del Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas (S).

5467244.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE O.P.P.

27 ENE 2012

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

0038752012



- La Resolución Nº 1600 de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

- Que los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- Que el artículo 69º Nº 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización.
- Que el MOP ha detectado la existencia de ciertas áreas y procesos del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que requerirán, en el corto plazo, de un aumento de capacidad, producto del alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último periodo.
- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estima de interés público y urgencia disponer el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en la presente Resolución. Lo anterior, toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo.
- Que, actualmente, el desarrollo y operación del sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago enfrenta problemas debido, principalmente, al incremento del tráfico aéreo y a una ocupación de los espacios, por parte de los diferentes operadores, no planificadas en el tiempo y a los crecientes requerimientos de demanda por espacios para realizar labores de mantenimiento mayor y de línea. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar éste con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, y ha provocado, entre otros problemas, la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo. Por esto, existe la necesidad de realizar un ordenamiento general del sector central del Aeropuerto, con el fin de poder desarrollar en dicho sector las actividades que, desde el punto de vista de la planificación integral del Aeropuerto, son las más adecuadas, siendo éstas las labores de mantenimiento de aviación comercial y servicios de apoyo aeroportuario. Dado lo anterior, se hace necesario desarrollar el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", a fin de relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en dicho sector central, hacia el sector noreste de la Pista 17L/35R del Aeropuerto.
- Que, en virtud de lo expuesto precedentemente, el MOP estima de interés público y urgencia disponer el desarrollo del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", toda vez que su pronta ejecución permitirá definir las inversiones necesarias para relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas que enfrenta el desarrollo y operación de dicho sector.
- Que, de acuerdo a lo anteriormente expuesto y al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. IF. Nº 029/2012, de fecha 11

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



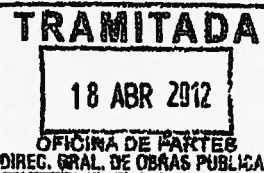
de enero de 2012, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, el Ministerio de Obras Públicas modificará las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: i) desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1"; y ii) contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas. Para ello, mediante el citado Oficio, el Inspector Fiscal hizo entrega a la Sociedad Concesionaria de los respectivos Términos de Referencia y le solicitó enviar a esa Inspección Fiscal, en el menor plazo posible, la valorización de cada uno de los proyectos anteriormente señalados.

- Que, mediante Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria, informó la valorización para la ejecución de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" y para la contratación y encargo, por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", ratificando expresamente su acuerdo con ejecutar las inversiones informadas por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012.
- Que mediante Oficio Ord. IF. N° 044/2012, de fecha 17 de enero de 2012, el Inspector Fiscal, informó al Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas, su opinión favorable respecto a la modificación de las características de las obras y servicios del contrato de concesión señalada en su Oficio Ord. IF. N° 029/2012, en las condiciones propuestas por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 028.2012. Lo anterior, considerando las razones de interés público y urgencia que expuso, y que se refieren a que: i) la pronta ejecución de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" permitirá definir las inversiones necesarias para aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, con la finalidad de responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que, según estimaciones realizadas, se incrementará en el corto plazo haciendo bajar el nivel de servicio al pasajero a una categoría menor a la de diseño según la normativa internacional (categoría "C" de IATA) sin que la Sociedad Concesionaria haya tenido o tenga responsabilidad en ello, y ii) la pronta ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" permitirá definir las inversiones necesarias para relocalizar las instalaciones de la aviación corporativa, actualmente ubicadas en el sector central del Aeropuerto, hacia el noreste de la Pista 17L/35R y, con ello, solucionar los problemas de seguridad y congestión que enfrenta el desarrollo y operación de dicho sector, producto de la envergadura y categoría de las aeronaves que circulan.
- Que, mediante Oficio Ord. N° 06, de fecha 18 de enero de 2012, el Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas (S) ponderó los antecedentes y le recomendó al Coordinador de Concesiones de Obras Públicas se sirva solicitar al Director General de Obras Públicas tramitar el proyecto de Resolución que adjunta, atendidas las razones de interés público y urgencia que fueron señaladas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. IF. N° 044/2012, de fecha 17 de enero de 2012.
- Que por las razones de interés público y urgencia expresadas precedentemente y teniendo en consideración que la tramitación de un Decreto Supremo sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo.



RESUELVO:

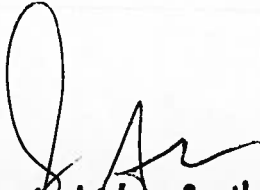
DGOP N° **1369** / (Exento)

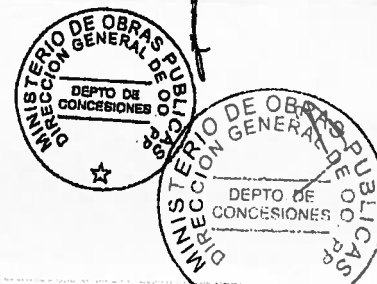


1. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá desarrollar la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en la presente Resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

La Ingeniería Definitiva se deberá desarrollar conforme a lo establecido en los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012, y de acuerdo a la normativa vigente.

2. **ESTABLÉCESE** que el plazo máximo para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva singularizada en el resuelto N° 1 anterior, será de 240 días, contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución.
 - 2.1 Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente, dentro del plazo máximo de 150 días, contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución, la Sociedad Concesionaria deberá realizar una entrega preliminar, para revisión del Inspector Fiscal, consistente en el estado de avance en que se encuentre el desarrollo de la Ingeniería Definitiva a esa fecha. Lo anterior, mientras se sigue desarrollando, en forma paralela, la entrega final de la Ingeniería Definitiva.
 - 2.2 Tanto la entrega preliminar referida en el numeral precedente, como la entrega final de la Ingeniería Definitiva deberá ser revisada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 30 días, contado desde la entrega de la misma por parte de la Sociedad Concesionaria.
 - 2.3 En caso que el Inspector Fiscal efectúe observaciones a la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva, la Sociedad Concesionaria deberá subsanarlas e incorporarlas en la entrega final de dicha ingeniería. Cabe hacer presente que las eventuales observaciones del Inspector Fiscal se orientarán principalmente a corregir el diseño y dimensionamiento de los proyectos.
 - 2.4 Dentro del periodo de revisión de la entrega final de la Ingeniería Definitiva, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a dicha Ingeniería, para lo cual tendrá un plazo de 30 días, contado desde la fecha de entrega por parte de la Sociedad Concesionaria, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 30 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas por parte del Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días, contado desde la entrega de las correcciones por parte de la Sociedad Concesionaria, para revisar que sus observaciones fueron subsanadas. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva Ingeniería Definitiva dentro del mismo plazo. Por el contrario, en caso que dicha Ingeniería Definitiva sea rechazada por el Inspector Fiscal, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa que se establece en el numeral 2.9 siguiente, debiendo la Sociedad Concesionaria realizar las correcciones respectivas en la forma y plazo que el Inspector Fiscal disponga.
 - 2.5 Se deja constancia que los procesos de revisión se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



- 2.6 En caso que el Inspector Fiscal no se pronunciare dentro de los respectivos plazos señalados en los numerales 2.2 y 2.4 anteriores, esto es, no observare la Ingeniería Definitiva, no la rechazare, o no la aprobare dentro de los plazos máximos precedentemente señalados, ésta se entenderá aprobada.
- 2.7 En caso que la entrega preliminar de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en la presente Resolución, se aplicará una multa de 2 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
- 2.8 En caso que la entrega final de la Ingeniería Definitiva supere el plazo máximo indicado en la presente Resolución, se aplicará una multa de 10 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso.
- 2.9 En caso que la Ingeniería Definitiva corregida, en su entrega final, sea rechazada por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó las observaciones emitidas por el Inspector Fiscal, se aplicará a ésta una multa de 10 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que subsane las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.
- 2.10 En caso que la Ingeniería Definitiva presentada, en su entrega final, no contenga la totalidad de los antecedentes necesarios para realizar la revisión correspondiente, el Inspector Fiscal la calificará como insuficiente y se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 2 UTM, por cada día o fracción de día, hasta que entregue la información faltante, la que deberá ser entregada en el plazo máximo de 10 días.
- 2.11 La aplicación y pago de las multas señaladas precedentemente, se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
3. **ESTABLÉCESE** que el valor total y definitivo, acordado a suma alzada, por el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado "Proyecto Fase 1" que tratan los resúmenes N° 1 y N° 2 de la presente Resolución, de acuerdo a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, será la cantidad única y total de UF 35.024 (Treinta y Cinco Mil Veinticuatro Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA).
4. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", en el sentido que "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" deberá, por mandato y en representación del Ministerio de Obras Públicas, contratar y encargar la ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", según los plazos máximos y condiciones que se fijan en la presente Resolución y en los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF. N° 029/2012, de fecha 11 de enero de 2012.

Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria sólo será responsable de contratar y encargar la ejecución del estudio señalado precedentemente y de gestionar administrativamente dicho contrato, el que se deberá desarrollar de acuerdo a la normativa vigente y según lo que establecen los Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012.

El estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez" se ejecutará bajo la tuición, responsabilidad y control directo del Ministerio de Obras Públicas, quien actuará como contraparte técnica del mismo, a través del Inspector Fiscal.

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



5. ESTABLÉCESE que los plazos para la ejecución del citado estudio, tendrán la siguiente regulación:

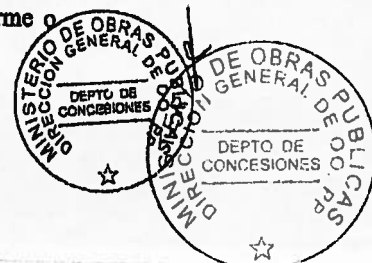
Cuadro N° 1

ETAPA	DESCRIPCIÓN	Plazo Entrega (días)	Plazo Revisión (días)
1	INGENIERÍA BÁSICA	60	15
2	DESARROLLO PROYECTO DE DETALLE	60	15
3	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	330	15
4	INFORME FINAL	30	15

- 5.1. Cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, deberán ser entregados al Inspector Fiscal y revisados por éste, en los plazos máximos que se singularizan en el Cuadro N° 1, los que deberán elaborarse de acuerdo con los respectivos Términos de Referencia entregados por el Inspector Fiscal mediante su Oficio Ord. IF. N° 029/2012;

Los plazos máximos para la entrega al Inspector Fiscal de cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, serán los que se fijan en la columna del título "Plazo Entrega" del Cuadro N° 1 anterior, los que se contarán de acuerdo a lo siguiente:

- Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 1: Ingeniería Básica, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez".
 - Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 2: Desarrollo Proyecto de Detalle, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 1.
 - Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 3: Aspectos Medioambientales, se contará desde la fecha en que el Inspector Fiscal certifique a la Sociedad Concesionaria el inicio del contrato de ejecución del estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez". Sin perjuicio de ello, los atrasos o contingencias de cualquier tipo que pudieren ocurrir en la definición, aprobación o tramitación de estos aspectos, no serán de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, con excepción de aquellos atrasos o contingencias de cualquier tipo atribuibles a la gestión administrativa de la Sociedad Concesionaria a que alude el segundo párrafo del resuelto N° 4.
 - Respecto de los Informes y Documentos de la Etapa 4: Informe Final, se contará desde la fecha de entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de los informes y documentos de la Etapa 2.
- 5.2. El Inspector Fiscal deberá revisar cada uno de los informes y documentos que conforman cada etapa del estudio, dentro de los plazos indicados en la columna Plazo Revisión del Cuadro N° 1 anterior, contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria.
- 5.3. Dentro del periodo de revisión, el Inspector Fiscal podrá realizar observaciones una sola vez a cada informe o documento, las que deberán ser subsanadas por la Sociedad Concesionaria dentro de los 15 días siguientes a la comunicación por escrito de las mismas. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días para revisar cada informe o



documento corregido, contado desde la entrega de los mismos por la Sociedad Concesionaria. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las correcciones sean satisfactorias, éste deberá aprobar la respectiva etapa dentro del mismo plazo. En el evento que dichas correcciones no sean satisfactorias para el Inspector Fiscal, se aplicarán las multas establecidas en el numeral 5.7 siguiente hasta que la Sociedad Concesionaria subsane dichas observaciones.

- 5.4. Se deja constancia que los procesos de revisión señalados en los numerales 5.2 y 5.3 precedentes, se realizarán en conjunto con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
 - 5.5. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo máximo de revisión de cada una de las etapas del estudio y sus correcciones, esto es, no observare o no rechazare los informes o documentos dentro de los plazos máximos señalados, la etapa respectiva se entenderá aprobada.
 - 5.6. En caso que la fecha de entrega de cualquier informe o documento del estudio al Inspector Fiscal, supere el plazo máximo para la ejecución y entrega, se entenderá que el informe o documento respectivo está atrasado, en cuyo caso se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa establecida en el artículo 87° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
 - 5.7. En caso de atrasos en la entrega de cualquier informe o documento del estudio por parte de la Sociedad Concesionaria, o bien, que en caso que éstos sean rechazados por el Inspector Fiscal debido a que la Sociedad Concesionaria no subsanó satisfactoriamente las observaciones emitidas, se aplicará a ésta la multa establecida en el artículo 87° del Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría, por cada día o fracción de día de atraso, por cada uno de los informes o documentos que estén atrasados, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
6. **ESTABLÉCESE** que el costo máximo que reconocerá el MOP por el estudio denominado "Diseño Instalaciones de Aviación Corporativa en Aeropuerto Arturo Merino Benítez", que tratan los resueltos N° 4 y N° 5 de la presente Resolución, de conformidad a lo indicado por la Sociedad Concesionaria en su Carta CGG 028.2012, de fecha 17 de enero de 2012, se fija en la cantidad de UF 35.000 (Treinta y Cinco Mil Unidades de Fomento), neta del Impuesto al Valor Agregado (IVA). La cifra definitiva deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal, en base a los costos efectivos del Estudio y a los gastos de gestión de 10% sobre dichos costos, que se reconocerán a la Sociedad Concesionaria y que están considerados dentro de la referida suma.
 7. **ESTABLÉCESE** que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soportare la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las características de las obras y servicios a que se refiere la presente Resolución, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.
 8. **ESTABLÉCESE** que las modificaciones que trata la presente Resolución, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.
 9. **ESTABLÉCESE** que las compensaciones a la Sociedad Concesionaria, por las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión, dispuestas mediante la presente Resolución, serán materia del Convenio que al efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, según el resuelto N° 10 de la presente Resolución.

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



10. ESTABLÉCESE que el Ministerio de Obras Públicas deberá dictar un Decreto Supremo que contenga las modificaciones a las características de las obras y servicios materia de la presente Resolución, dentro del plazo de 30 días contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución. En dicho Decreto Supremo se podrá aprobar las compensaciones que correspondan o bien se consignará el plazo máximo que dispondrán las partes para acordar las compensaciones que correspondan, el que no será superior a 3 meses contado desde la fecha de la total tramitación de la presente Resolución. De igual manera, y de ser necesario, en el referido Decreto Supremo se modificará el área de concesión en lo pertinente. Las controversias que se susciten entre la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas acerca de dicha compensación se resolverán en conformidad a lo señalado en el artículo 36° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

11. DENTRO DEL PLAZO de 10 días hábiles contados desde la total tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta serán suscritas ante notario por "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria" en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de los ejemplares. Dentro de los cinco días hábiles siguientes, dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

12. COMUNÍQUESE la presente Resolución a "SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria", a la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, a la División de Explotación de Obras Concesionadas, al Inspector Fiscal y demás servicios que corresponda.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

Fernando Prat Ponce
Ingeniero Comercial
Director General de Obras Públicas



V° B° Ministro de Obras Públicas

V° B° Ministro de Hacienda

Laurence Goldstein
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS



8

FRANCISCO TOYOS JOFRE
Asesor Jurídico
Gabinete Ministro de Obras Públicas

MARCELO ROBLES MERY
Contralor DGOP



SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

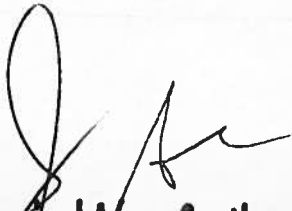
**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

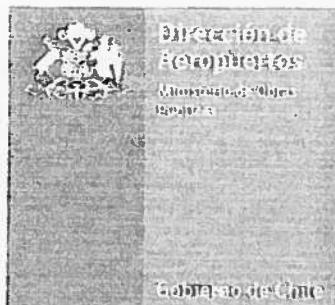
ANEXO N° 2

INSUFICIENCIA DE LA OBRA

- Ítem 1: Informe Insuficiencia de la Obra, Proyecto Fase 1
- Ítem 2: Informe Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
- Ítem 3: Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C





AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

INSUFICIENCIA DE LA OBRA

PROYECTO FASE 1

**DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
MAYO 2012**

Informe de Insuficiencia de la Obra – Fase 1 – Aeropuerto Arturo merino Benítez

Página 1 de 7



INTRODUCCIÓN:

La industria aeronáutica a nivel mundial ha tenido un crecimiento sostenido en el tiempo, afectado en etapas por episodios o condiciones puntuales, que se han reflejado también en el comportamiento del tráfico aéreo en nuestro país. Lo anterior se grafica en las estadísticas de pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, donde es posible observar cómo se recupera la industria superado el atentado contra las Torres Gemelas (2001), las crisis económicas de los últimos años (1998 y 2009) y el impacto que tuvo el brote de influenza (2009).



El Ministerio de Obras Públicas ha reaccionado a los crecimientos repentinos post crisis a través de la implementación de infraestructura tendiente a aumentar la capacidad de los procesos y entregar una mejor calidad de servicio. En 2007 se construyó el Proyecto FAL (Facilitación), en 2009 se construyó el Proyecto MCS (Mejora de la Calidad de Servicio) y en la actualidad es necesario ejecutar el Proyecto Fase 1, para recuperar los niveles de servicio definidos para la red aeroportuaria del país.

En la actualidad existen algunos procesos de embarque y desembarque que han sobrepasado su capacidad, situación que aumentará en el tiempo a medida que incrementa el tráfico de pasajeros. De acuerdo a los cálculos realizados, es posible señalar que la actual infraestructura no es capaz de procesar los flujos de pasajeros a contar del presente año con un nivel de servicio adecuado. La mayoría de los procesos presentarán situaciones de congestión críticas, por lo tanto, es necesario ejecutar obras para absorber los aumentos de tráfico del corto plazo y evitar el colapso del sistema.



El tráfico de pasajeros observado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, cuya tasa de crecimiento supera el 11% en los últimos 5 años, alcanzando en 2011 un movimiento de más de 12 millones de pasajeros, ha provocado algunas situaciones de congestión en el Edificio Terminal del Aeropuerto Arturo merino Benítez.

PROYECCIONES DE TRÁFICO:

A continuación se señalan las proyecciones de tráfico de pasajeros hasta el año 2020, las que evidencian que el actual Edificio Terminal, que fue dimensionado para procesar un flujo de 10 millones de pasajeros al año, verá sobrepasada su capacidad.

AÑO	PROYECCIÓN PASAJEROS TOTALES
2012	12.839.077
2013	13.617.574
2014	14.443.800
2015	15.320.712
2016	16.251.451
2017	17.047.772
2018	17.883.113
2019	18.759.385
2020	19.678.595



A continuación se señalan las proyecciones de pasajeros embarcados en hora punta (H-30), parámetro utilizado para dimensionar los requerimientos futuros de infraestructura y equipamiento.

AÑO	Pax Nacional		Pax Internacional	
	Hora 1	Hora 30	Hora 1	Hora 30
2012	1.808	1.442	1.466	1.184
2013	1.925	1.537	1.545	1.248
2014	2.052	1.639	1.629	1.315
2015	2.187	1.747	1.717	1.386
2016	2.332	1.862	1.809	1.461
2017	2.446	1.954	1.898	1.532
2018	2.566	2.049	1.991	1.607
2019	2.692	2.150	2.089	1.686
2020	2.824	2.255	2.191	1.769

ANÁLISIS DE CAPACIDAD

Los aumentos de capacidad requeridos que se detallan a continuación han sido definidos en base a las pautas del Manual de Desarrollo Aeroportuario DAP y considerando la proyección de pasajeros embarcados en hora punta (PHP-H30) al año 2015 con un Nivel de Servicio "C" (estándar definido para la red primaria de aeropuertos que se traduce en "Buen Nivel de Servicio, Condición de Flujo Estable, Demoras Aceptables, Buen Nivel de Confort"). Lo anterior implica que, al entrar en operación las obras correspondientes a la relicitación de la concesión (año 2017), el Nivel de Servicio decaerá paulatinamente hacia un Nivel "D", estándar aceptable hacia el término de un contrato.



Resumen Requerimientos Año 2015

Tráfico Internacional (PHP-H30)	Cálculo PHP-H30 = 1.386 pax	Situación Actual	Diferencia	Unidad
Counters	68	56	-2	un.
Área de Filas para Counters	1054	1125	71	m²
Casetas Policía Emigración	35	24	-11	un.
Área de Filas Policía	175	380	205	m²
AVSEC	7	5	-2	un.
Área de Filas AVSEC	160	85	-15	m²
Salas de Embarque	4714	3.340	-1.374	m²
Casetas Policía Inmigración	48	42	-6	un.
Área de Filas Policía Inmigración	338	462	124	m²
Cintas Retiro Equipaje	5	5	-1	un.
Área Retiro Equipaje	3.258	1.764	-1.492	m²
Máquinas Rev SAG-Aduanas	11	6	-5	un.
Área de Filas SAG-Aduanas	194	350	156	m²
Hall Salidas	2470	1.307	-1171	m²
Hall Llegadas	2120	829	-1300	m²

Tráfico Doméstico (PHP-H30)	Cálculo PHP-H30 = 1.747 pax	Situación Actual	Diferencia	Unidad
Counters	32	48	16	un.
Área de Filas para Counters	834	987	123	m²
AVSEC	5	5	-1	un.
Área de Filas AVSEC	86	58	-28	m²
Cintas Retiro Equipaje	5	4	-2	un.
Área Retiro Equipaje	2526	1.040	-1588	m²
Salas de Embarque	3600	2.000	-1600	m²
Hall Salidas	1665	1.087	-498	m²
Hall Llegadas	528	460	-450	m²



Los resultados del análisis de capacidad indican que existen distintos niveles de congestión asociados a cada proceso. De alcanzarse el flujo de pasajeros proyectado, el Edificio Terminal presentará déficit de superficies y equipamiento con niveles críticos en gran parte de sus procesos, disminuyendo considerablemente el nivel de servicio prestado. Lo anterior se traduce en tiempos de espera inaceptables, flujos inestables y nivel de confort inadecuado. Los procesos o áreas que se ven más afectados son:

- Control de Pasaportes (emigración)
- Control de Seguridad AVSEC (Internacional y Doméstico)
- Sistema de Manejo de Equipaje
- Control SAG-Aduanas
- Hall de Llegadas
- Salas de Embarque

Considerando la condición de un Aeropuerto como sistema, en que cada proceso forma parte de una cadena, es necesario señalar que los procesos que no presentan un déficit importante en términos de superficie o capacidad, también se verán afectados debido al desborde producido en los procesos previos o posteriores a ellos. Por lo tanto, de no materializar los aumentos necesarios, el nivel de servicio de los procesos que cuentan con un dimensionamiento adecuado para los próximos años también disminuirá.

En el sector Doméstico, la congestión es puntual y se presenta de manera importante en retiro de equipaje y hall de llegadas, situación que se comparte en el tráfico Internacional. Ya en la actualidad estos sectores presentan altos niveles de congestión y hacia el año 2015 el déficit de ambas zonas es mayor a un 100%.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Considerando la insuficiencia de la Obra explicada anteriormente y lo señalado en el Artículo 20° de la Ley de Concesiones, el Ministerio de Obras Públicas, en conjunto con la Sociedad Concesionaria SCL ha definido un Proyecto de Ampliación de Capacidad de los principales procesos



de embarque y desembarque de pasajeros, a construir durante el año 2013, como una medida de mitigación que permitirá recuperar los niveles de servicio definidos para el Aeropuerto en el corto plazo.

El Proyecto Fase 1 permitiría aumentar la capacidad del Terminal para procesar adecuadamente 15 millones de pasajeros al año (que en hora punta se traduce en 1.386 pasajeros embarcados internacionales y 1.747 pasajeros embarcados domésticos). Posteriormente debe construirse un nuevo edificio terminal que entregue la capacidad necesaria, respondiendo a la demanda proyectada para el segundo período de concesión.

El proyecto se ha definido considerando la compatibilidad que debe existir entre las obras a implementar en el corto plazo y los proyectos que se realicen como parte de la relicitación de la concesión. Por este motivo se ha sido denominado "Proyecto Fase 1".

Entre las principales intervenciones, se contempla aumentar la capacidad, dentro del Edificio existente, para los sectores de Policía de Emigración, AVSEC, Embarque Remoto, Control SAG-Aduanas, Hall de Llegadas Internacionales y Llegadas Nacionales. Lo anterior con el objetivo de recuperar el nivel de servicio definido para el Aeropuerto y responder de manera adecuada a la demanda de los próximos años, hasta que entren en operación las obras correspondientes a la relicitación de la concesión en el año 2017 aproximadamente.

En términos de equipamiento, es necesario implementar la segunda etapa (Stage 2) del Sistema de Manejo de Equipaje. Para el contrato de concesión vigente, el diseño de este sistema consideró su construcción por etapas, de acuerdo al crecimiento del flujo de equipaje. El Stage 2 otorga total flexibilidad al sistema y consiga amplia su capacidad al permitir que cada uno de los cuatro grupos de counters entregue maletas a cualquiera de los ocho caruseles en patio de equipaje.

CCMLBM

Santiago, Mayo de 2012.
Departamento Coordinador de Concesiones
Dirección de Aeropuertos - MOP


DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS



MINUTA: INSUFICIENCIA DE OBRAS PARA AVIACIÓN CORPORATIVA EN AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ REGIÓN METROPOLITANA

El Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) es el principal terminal aéreo del país, con una participación respecto del total nacional de pasajeros y carga transportados vía aérea, es de un 87% de los pasajeros domésticos, 99% de los pasajeros internacionales, 94% de la carga nacional y 96% de la carga Internacional.

El aeropuerto AMB, se emplaza fuera del límite urbano en un terreno de 1.048 hectáreas, que funcionalmente según actividades, se divide en tres sectores de acuerdo a lo que se muestra en la Fig. N°1.

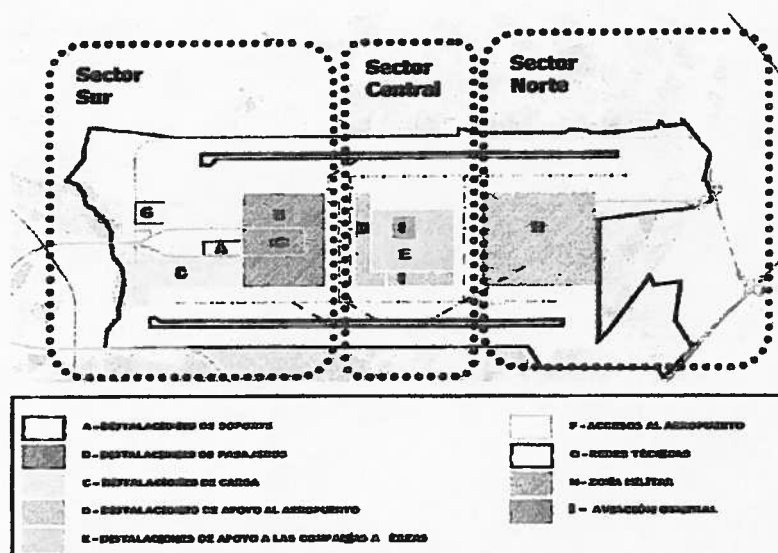


Fig. N°1. Situación existente Aeropuerto AMB, año 2011.

- Sector Sur: corresponde a las instalaciones asociadas al transporte de aviación comercial (terminal y plataformas de pasajeros y carga, tanto Internacional como doméstica)
- Sector Central: corresponde a las instalaciones de apoyo aeroportuario (servicio de salvamento y extinción de incendios, torre de control, instalaciones de combustible, subestación eléctrica, agua potable, etc.), aviación corporativa y mantenimiento de aviación comercial (LAN, AIRMAN y otros operadores).



**Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana**

- **Sector Norte:** corresponde a las instalaciones asociadas a la aviación militar y FIDAE (Base Aérea de la FACH).

Históricamente, el crecimiento y desarrollo del sector central del aeropuerto AMB no ha contado con un concepto de planificación claro que se haya implementado en el tiempo, por lo tanto, cada uno de los operadores que ahí se encuentran han ido cubriendo sus propias necesidades en virtud de las concesiones que les son otorgadas por DGAC, sin necesariamente tener presente el desarrollo integral del aeropuerto. Esto ha redundado en una baja eficiencia en la utilización del espacio disponible, al no contar este con una configuración que permita el máximo aprovechamiento de la infraestructura, existiendo a la fecha limitaciones para el desarrollo de nuevas instalaciones en función de las siguientes limitaciones:

- **Vialidad pública que brinda acceso a sector DGAC:** esta vialidad que se desarrolla a partir del paso bajo nivel situado bajo calle de rodaje Tango hacia el sur, divide el sector central en dos sectores independientes (oeste y este), limitando la expansión de las instalaciones desde el este hacia el oeste.
- **Déficit de calles de rodaje:** a partir de la disponibilidad actual de calles de rodaje en el área de movimiento del sector central, no existe posibilidad en la actualidad de desarrollar nuevas plataformas para estacionamiento de aeronaves y hangares asociados a las actividades de mantenimiento de aviación comercial y aviación corporativa, existiendo en la actualidad al menos tres plataformas (LAN, AIRMAN y de operadores de aviación corporativa), que funcionan bajo la condición de saco cerrado con solo un acceso, situación que afecta el desarrollo futuro de las instalaciones y la operación actual en cuanto a seguridad y fiabilidad, por ejemplo si una aeronave sufre algún problema en el acceso a una plataforma, la inhabilita por completo.

Junto con lo anterior, conforme a lo definido por DGAC en su Informe de fecha 27 de marzo de 2012 denominado: "Informe Sobre las Operaciones que se Realizan en las Áreas de Mantenimiento del Aeropuerto Arturo Merino Benítez", el hecho de no contar con un concepto de planificación claro para el sector central, ha provocado la convivencia de distintos tipos de aviación y actividades en un espacio reducido sin la necesaria segregación de funciones, lo cual no va en línea con las recomendaciones planteadas en los estándares internacionales, que buscan mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidentes entre aeronaves de distinto tipo.

Según los estándares nacionales e internacionales, se recomienda en general que la aviación comercial y la aviación corporativa estén separadas en su operación, como una forma de mantener la seguridad operacional y minimizar posibles incidencias entre aeronaves de distinto tipo, que a saber son:

- **Colisiones entre aeronaves y/o vehículos de apoyo en tierra durante tareas de traslado desde y hacia los centros de mantenimiento.**
- **Efecto de chorro de las aeronaves comerciales sobre aeronaves, equipos y/o personal de tierra de la aviación corporativa.**



**Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana**

Es importante señalar que a partir de los procedimientos existentes a la fecha, la aviación corporativa circula en dicho sector por sus propios medios, a diferencia de la aviación comercial que funciona mediante vehículos de apoyo que "tractan" en este sector a las aeronaves que deban circular en plataforma y calles de rodaje.

En consideración a lo anterior, el Plan Maestro ha identificado en el corto y mediano plazo que el sector central requiere de un ordenamiento para desarrollar principalmente las actividades de mantenimiento y servicios de apoyo aeroportuario de acuerdo a los requerimientos de la demanda de servicios necesarios para la aviación comercial que opera en el aeropuerto AMB. Esto, debido a que dicho sector se presenta como el más eficiente por su proximidad para servir las tareas de mantenimiento menor (corta estadía) asociada al funcionamiento de la plataforma del terminal de pasajeros, rol que el Plan Maestro le asigna a este sector en largo plazo.

Dado que este ordenamiento implica necesariamente el traslado progresivo de la aviación corporativa a otro lugar del aeropuerto AMB, el Plan Maestro ha planificado también la relocalización de las instalaciones asociadas a este tipo de aviación en un nuevo emplazamiento en terrenos localizados hacia el noreste del aeropuerto, liberando de esta manera espacios para nuevas instalaciones de mantenimiento y apoyo aeroportuario en el sector central.

En torno a este último punto, MIDEPLAN desarrolló en Febrero de 2011 una evaluación preliminar a nivel de perfil, la que incluye entre otras conclusiones lo siguiente.

Se estableció que si bien actualmente la aviación comercial dispone de áreas de mantenimiento en el sector central del aeropuerto, ésta presenta un déficit de espacio que deriva en un aumento de los costos y problemas de seguridad en el servicio, ya que por una parte los operadores deben enviar al extranjero las aeronaves para las labores de mantenimiento mayor y por otra deben utilizar la plataforma de estacionamiento de aeronaves del terminal de pasajeros para realizar las labores de mantenimiento de línea, con el consecuente problema de seguridad y pagos por el arriendo de la plataforma y puentes de embarque durante las horas que se utilicen.

Esto es consistente con lo establecido en el Plan Maestro desde el punto de vista de la demanda y de acuerdo a la información existente que se recabó, en donde se establecía un aumento en la necesidad de espacios para ubicar los servicios de mantenimiento para la aviación comercial y de aviación corporativa, que en virtud de la disponibilidad de áreas del sector central hacen impracticable atender a la demanda de corto plazo para ambas actividades en el sector central.





Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Escenario	Existente (2007-2008)	19 Mpax	24 Mpax	30 Mpax	50 Mpax
Requerimientos de mantenimiento de aeronaves (2 comparativas con Manant)	5	7	8	10	15
Área Total	114 412 m ²	334 000 m ²	376 000 m ²	460 000 m ²	670 000 m ²
* Superficie reparada como sigue: 79 348 m ² LATI (69% de la superficie total) / 22 259 m ² AEROMAN (19,5% de la superficie total) / 13 105 m ² BUAER (11,5% de la superficie total)					

Fig. N°2: Requerimientos Instalaciones de Mantenimiento según Plan Maestro Aeropuerto AMB año 200, de acuerdo a lo indicado se estima necesario aumentar la actual superficie de mantenimiento en aproximadamente un 292% hacia el año 2024 (horizonte de 19 Mpax. (19 millones de pasajeros).

Escenario	Existente (2007-2008)	19 Mpax	24 Mpax	30 Mpax	50 Mpax
Número de aeronaves código "B" basadas en el aeropuerto	16	21	23	24	29
Área total	16 500 m ²	21 000 m ²	24 000 m ²	25 000 m ²	30 000 m ²

Escenario	Existente (2007-2008)	19 Mpax	24 Mpax	30 Mpax	50 Mpax
Número de aeronaves código "B" basadas en el aeropuerto	n.d.	7	9	10	16
Área total	n.d.	9 000 m ²	11 000 m ²	12 000 m ²	19 000 m ²

Fig. N°3: Requerimientos Instalaciones de Aviación Corporativa según Plan Maestro Aeropuerto AMB año 2009, de acuerdo a lo indicado se estima necesario aumentar la actual superficie de mantenimiento en aproximadamente un 184% hacia el año 2024 (horizonte de 19 Mpax. (19 millones de pasajeros).

En el contexto del desarrollo del Plan Maestro del aeropuerto AMB, se analizaron diversas alternativas para el desarrollo de las nuevas instalaciones de aviación corporativa conforme a los requerimientos de demanda antes mencionados, la alternativa seleccionada en este caso, considera la planificación en corto, mediano y largo plazo de un área exclusiva para el desarrollo de la aviación corporativa en el costado noreste de la pista 17L/35R.

Dicha propuesta arroja en una evaluación preliminar a nivel de perfil un beneficio social significativo en consideración a que esto permite liberar espacios en el sector central del aeropuerto AMB, permitiendo así atender al crecimiento de las instalaciones asociadas al mantenimiento de aviación comercial conforme a lo definido en los requerimientos indicados en Fig. N° 2.

Conforme a lo anterior, se ha planificado un desarrollo de corto plazo para el sector nororiente a partir del Plan Maestro correspondiente a las obras para la aviación corporativa que serán ejecutadas por el concesionario en el contexto del proyecto "FASE 1" del aeropuerto AMB.

Las obras para la aviación corporativa están enmarcadas dentro de los terrenos que en la actualidad son de propiedad DGAC y que a la fecha no



**Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana**

tienen instalaciones existentes, para poder cumplir con todos los distanciamientos exigidos por la normativa aeronáutica vigente, se hace necesario realizar el traslado de un tramo del camino a Lampa (Aguas Claras) tal como se muestra en la Fig. N°4.

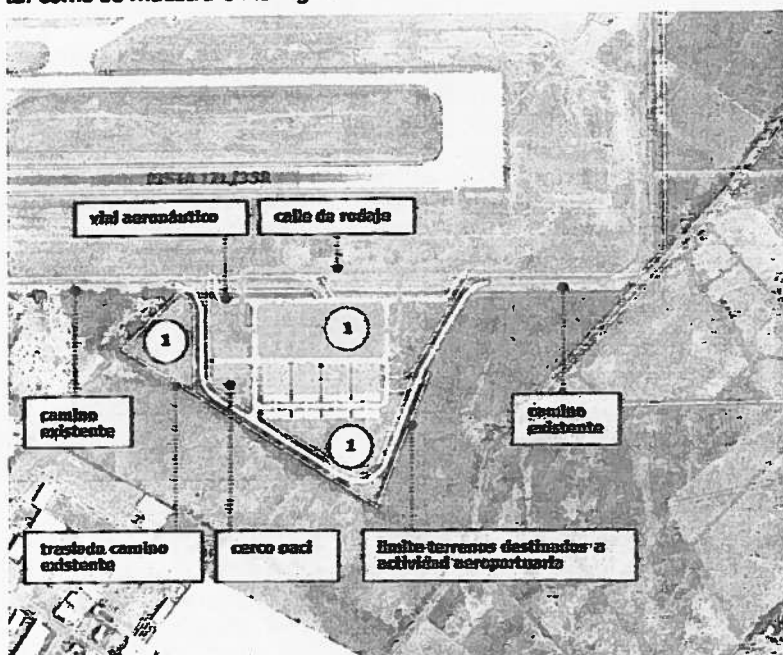


Fig. N° 4: Propuesta de desarrollo a corto plazo para sector nororiente, a partir de Plan Maestro Aeropuerto AMB año 2009. Las instalaciones de aviación corporativa aparecen indicadas con número 1 en figura.

Se ha estimado preliminarmente que las obras para la aviación corporativa tendrán un valor de \$ 7.968 millones (a ser ajustado según resultados del diseño), el valor indicado incluye el costo directo de obras de plataforma, rodajes, vialidad (pública y aeronáutica), cercos, saneamiento, servicios de apoyo e instalaciones eléctricas de lado aire y tierra, sin considerar infraestructura vertical (edificio de servicios públicos y hangares a ser desarrollados por operadores de aviación corporativa), más los gastos generales, imprevistos, diseños e IVA.

Los valores anteriormente definidos han sido desarrollados a nivel conceptual considerando las estimaciones definidas a partir de la actualización de Plan Maestro y sus modificaciones limitándose a la ejecución del proyecto en consideración a la disponibilidad actual de terrenos.

En complemento a lo definido en corto plazo, se ha planificado también un desarrollo de mediano y largo plazo para el sector nororiente a partir del Plan



Insuficiencia de Obras para Aviación Corporativa
Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Región Metropolitana

Maestro de año 2009 de acuerdo a lo indicado en Fig. N° 5. Lo anterior integra las obras de corto plazo y requiere necesariamente la adquisición de nuevos terrenos de acuerdo a lo definido en Plan Maestro, dando cumplimiento a los requerimientos de largo plazo indicados en Fig. N° 3.

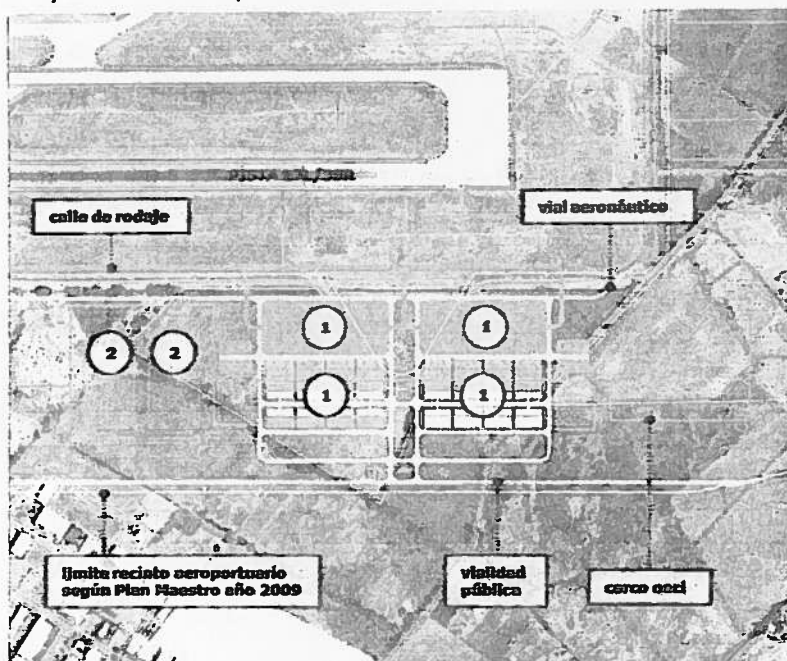
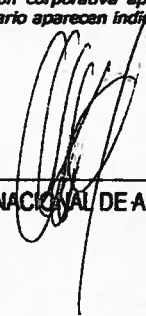


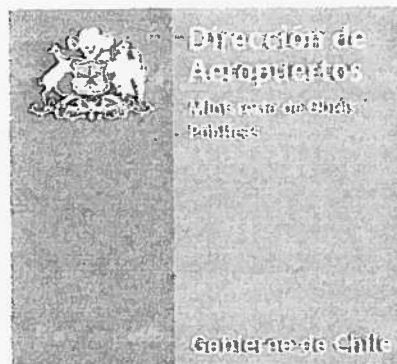
Fig. N° 5: Propuesta de desarrollo a largo plazo para sector nororiente, a partir de Plan Maestro Aeropuerto AMB año 2009. Las instalaciones de aviación corporativa aparecen indicadas con número 1 en figura y las actividades de apoyo aeroportuario aparecen indicadas con número 2 en la figura.


JOSÉ J. RÍOS

Santiago, Mayo de 2012.
Departamento de Ingeniería
Dirección de Aeropuertos - MOP


DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS





**INSUFICIENCIA DE OBRAS PARA AVIACIÓN
CORPORATIVA**

**AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, REGIÓN
METROPOLITANA**

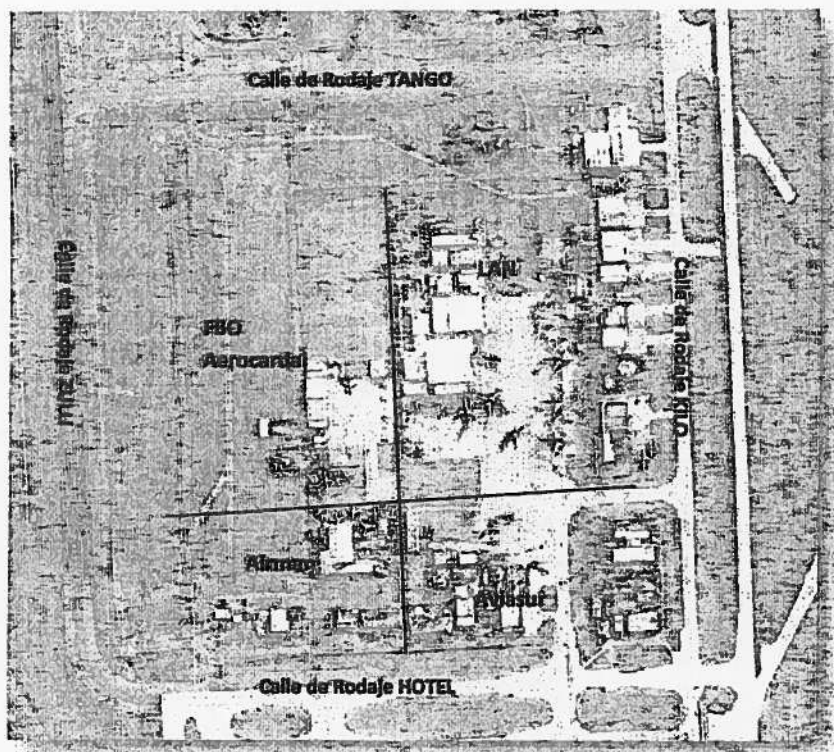
**DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Mayo 2012**



INFORME SOBRE LAS OPERACIONES QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ.

L. UBICACIÓN DE LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En términos generales, las áreas de mantenimiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez (en adelante AMB) se encuentran en el cuadrante formado por las calles de rodaje, HOTEL, ZULU, TANGO y KILO. Este cuadrante se encuentra a su vez subdividido por las calles INDIA y MIKE como se muestra en siguiente figura.



II. EMPRESAS QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento de AMB, operan las siguientes empresas:

- a. LAN Airlines
- b. FBO Aerocardal
- c. Airman Mantenimiento Aeronáutico
- d. Servicios Aéreos y Terrestres Aviasur

III. TIPOS DE AERONAVE QUE OPERAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

Dentro de las áreas de mantenimiento operan aeronaves cuyas envergaduras varían entre 11 m y 61 m, es decir, que se ajustan a los códigos A, B, C, D y E. Las aeronaves más comunes son las siguientes:

- a. Airbus 340-300 con aproximadamente 61 m de envergadura. Código E.
- b. Boeing 767-300 con aproximadamente 48 m de envergadura. Código D.
- c. Airbus 320-200, 319-100 y 318-100 con aproximadamente 34 m de envergadura. Código C.
- d. Boeing 737-200 con aproximadamente 28 m de envergadura. Código C.
- e. Bombardier BD-700 Global Express con aproximadamente 28 m de envergadura. Código C.
- f. De Havilland Dash 8 con aproximadamente 26 m de envergadura. Código C.
- g. Gulfstream G-IV con aproximadamente 24 m de envergadura. Código B.
- h. Dornier 328 con aproximadamente 21 m de envergadura. Código B.
- i. Cessna Citation en todas sus series con aproximadamente 17 m de envergadura. Código B.
- j. Dornier 228 con aproximadamente 17 m de envergadura. Código B.
- k. Cirrus SR-20 con aproximadamente 11 m de envergadura. Código A.

IV. TIPOS DE MOVIMIENTOS QUE SE REALIZAN EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

En las áreas de mantenimiento se realizan los siguientes tipos de movimientos:

- a. Movimientos mediante vehículo remolcador para aeronaves códigos C, D y E cada vez que éstas son trasladadas desde o hacia el terminal de pasajeros.
- b. Movimientos autopropulsados para aeronaves códigos A, B y algunas C cuando estas ingresan a las plataformas SIERRA o PAPÁ administradas por la DGAC, como también a los FBO Aerocardal o Aviasur.
- c. Movimientos de vehículos de apoyo, los cuales circulan durante las 24 horas del día entre las áreas de mantenimiento y el terminal de pasajeros.



V. FLUJOS TÍPICOS DE MOVIMIENTO DE AERONAVES EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

- a. Desde o hacia LAN Airlines: las aeronaves que se desplazan entre la base de mantenimiento de LAN y el terminal de pasajeros, lo hacen en su mayoría mediante la calle de rodaje INDIA y corresponden a aeronaves códigos C, D y E. Los movimientos son remolcados en ambos sentidos y en su trayecto cruzan la calle de rodaje MIKE.
- b. Desde o hacia FBO Aerocardal: las aeronaves que operan desde o hacia Aerocardal son códigos A y B en su mayoría, pero esporádicamente operan también aeronaves clave C. Los movimientos se realizan autopropulsados y mediante vehículo *follow-me*, lo cual se debe a la alta circulación de vehículos de apoyo en el sector y a la ausencia de viales aeronáuticos que se encuentren fuera de las calles de rodaje. Estas aeronaves operan principalmente en la pista 17L, por lo que sus movimientos son en su mayoría por la calle de rodaje MIKE
- c. Desde o hacia Airman Mantenimiento Aeronáutico: las aeronaves que se desplazan entre la base de mantenimiento Airman, lo hacen vía MIKE e INDIA y corresponden a aeronaves código C. Los movimientos son remolcados en ambos sentidos.
- d. Desde o hacia Servicios Aéreos y Terrestres Aviasur: las aeronaves que operan desde o hacia Aviasur lo hacen hacia calle de rodaje HOTEL, es decir, prácticamente no ingresan al sector de áreas de mantenimiento.

VI. FLUJOS TÍPICOS DE MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS EN LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO.

El movimiento de vehículos en las áreas de mantenimiento se produce normalmente entre las bases de mantenimiento (LAN o Airman) y el terminal de pasajeros. Al no existir un vial aeronáutico separado de las calles de rodaje, la circulación de vehículos se realiza sobre las calles de rodaje MIKE e INDIA, dificultando la operación de aeronaves pequeñas (códigos A y B) cuya visibilidad durante el rodaje es reducida.

VII. ESTIMACIÓN DE MOVIMIENTOS DE AERONAVES REMOLCADAS (códigos C, D, E).

De acuerdo a los registros del año 2011 se observa que en promedio, se realizan 90 movimientos de aeronaves remolcadas entre el terminal de pasajeros y las áreas de mantenimiento o viceversa.

VIII. ESTIMACIÓN DE MOVIMIENTO DE AERONAVES AUTOPROPULSADAS (códigos A, B, C).

De acuerdo a los registros del año 2011 se observa que en promedio, se realizan entre 20 y 30 movimientos de aeronaves autopropulsadas desde o hacia los



sectores de FBO Aerocardal o Aviasur. Estos movimientos se realizan principalmente de lunes a viernes durante horas diurnas.

IX. DEMANDA DE SUPERFICIES PARA DESARROLLO DE AVIACIÓN CORPORATIVA.

De acuerdo a las encuestas realizadas a empresas interesadas en desarrollar actividades de aviación corporativa en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, se calculó una demanda de superficie que bordea los 50.000 m², los cuales se distribuyen en hangares y plataforma. Tomando en cuenta que una concesión típica de 4.000 m² es capaz de servir aproximadamente a 8 aeronaves código B o 4 código C en forma simultánea, se cree que las aeronaves que podrían operar de manera permanente o esporádica en Arturo Merino Benítez serían entre 50 y 100 dependiendo de los tipos que se trate.

X. ESPACIOS FACTIBLES DE HABILITAR PARA AVIACIÓN CORPORATIVA.

Tomando en cuenta el plan maestro del aeropuerto, específicamente la red de calles de rodaje para la circulación de aeronaves y los distanciamientos y que estas involucran (código F), la única superficie disponible actualmente para desarrollar este tipo de aviación es la ubicada junto a FBO Aerocardal.

En caso que esta superficie se habilitara, supondría un aumento en los movimientos de aeronaves códigos A, B y C que se desplazarían de manera autopropulsada dentro de las áreas de mantenimiento, actividad que también se encuentra en crecimiento.

XI. HABILITACIÓN DE OTRAS SUPERFICIES.

Tomando en cuenta la congestión que se produciría en el sector de las áreas de mantenimiento, causado por el aumento de movimientos experimentado por las aeronaves de aviación comercial (LAN, SKY, PAL) y agregando a esto un desarrollo de aviación corporativa en el mismo sector, se prevén conflictos para que todos estos movimientos se realicen de manera segura y expedita. Además del movimiento de aeronaves, se debe tener presente el movimiento de vehículos de apoyo (muchos de ellos con visión limitada para el conductor), el cual aumenta de manera proporcional al movimiento de aeronaves.

Por este motivo, se hace aconsejable la habilitación de un sector para aviación corporativa alejado de las áreas de mantenimiento y que al mismo tiempo se ajuste a lo dispuesto en el plan maestro de AMB. Esta superficie, corresponde a los terrenos ubicados al nororiente del aeropuerto, ubicación que no sólo cumple con el requisito de alejar este tipo de aviación de las áreas de mantenimiento, sino, permite desarrollar el movimiento de aeronaves de ala rotatoria (helicópteros) sin necesidad de cruzar alguna de las pistas en servicio durante su salida o aproximación.



XII. CONCLUSIONES.

Tras revisar la dinámica del sector de áreas de mantenimiento, esto es, movimiento de aeronaves y vehículos, y tras compararla con el movimiento actual y previsto de aeronaves de aviación corporativa, se puede concluir lo siguiente.

1. La demanda de aviación corporativa se encuentra contenida y a la espera de la habilitación de nuevas áreas para su desarrollo. Las aeronaves previstas que operarían en caso de habilitarse nuevas áreas, podrían incluso duplicar a las actuales.
2. La aviación comercial ha crecido en forma sostenida durante los últimos años, lo cual se traduce en más movimientos de aeronaves y vehículos de apoyo.
3. El desarrollo de ambos tipos de aviación dentro del mismo sector no se hace aconsejable por razones de seguridad. Esto se produce por la mezcla de aeronaves códigos A, B, C, D y E, las cuales operan en forma remolcada o autopropulsada según corresponda, lo que se suma al movimiento de vehículos de apoyo dentro del mismo sector, muchos de los cuales tienen visión limitada.
4. Dado el crecimiento sostenido de la aviación comercial y el movimiento previsto de aeronaves de aviación corporativa, se hace aconsejable que por razones de seguridad operacional, esta última se desarrolle en sector distinto al actual.
5. Tomando en cuenta que las superficies actuales destinadas a aviación corporativa funcionan a su máxima capacidad, un aumento de ésta obligaría al uso de la plataforma asignada al transporte público (terminales de pasajeros Internacional y nacional), con la consiguiente mezcla de distintas categorías de aeronaves, en un sector que no está diseñado para la atención de aeronaves de tamaño mediano o pequeño.
6. Se estima que el sector nororiente del aeropuerto es el más aconsejable para desarrollar la aviación corporativa.

Elaborado por:
Luis Guzmán Vergara
Jefe Sección Comercial
Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Revisado por:
Eduardo Del Canto Hidalgo
Jefe Subdepartamento Aeropuerto
Arturo Merino Benítez.

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 3

PROYECTO FASE 1

- Ítem 1: Descripción
- Ítem 2: Cronograma
- Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Fase 1
- Ítem 4: Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



DESCRIPCIÓN PROYECTOS FASE 1

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

INTRODUCCIÓN:

El proyecto conceptual denominado FASE I, ha sido definido y dimensionado para responder a la demanda de pasajeros en hora punta. Debido al alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período, existen ciertas áreas y procesos del Aeropuerto que requerirán en el corto plazo de un aumento de capacidad (año 2015).

En respuesta al requerimiento de infraestructura adicional y teniendo en consideración que existe una concesión vigente, la DAP ha definido las obras necesarias para abastecer la demanda de pasajeros en el corto plazo, las cuales deberán ser desarrolladas a nivel de Ingeniería de Detalles, como se señalan en los términos de referencia respectivos. Para el diseño, se han usado las recomendaciones contenidas en el "Airport Development Reference Manual de IATA" (Ediciones años 1995 y 2004), para el Nivel de Servicio "C" (estándar definido para los principales Aeródromos y Aeropuertos del país). Se realizó un análisis de requerimientos de infraestructura, utilizando la Hora 30 proyectada al año 2015. El proyecto Fase 1 fue definido considerando los siguientes objetivos:

- Dar respuesta al déficit de infraestructura detectado.
- Minimizar al máximo el impacto sobre la operación.
- Minimizar al máximo la intervención sobre zonas comerciales con el objeto de reducir las compensaciones al Concesionario.
- Aprovechar espacios actualmente subutilizados.

PROYECTOS A DESARROLLAR:

N°	Proyecto	Nivel
1	SALA DE EMBARQUE REMOTO INTERNACIONAL	0.00 4.20 8.20
2	LLEGADAS INTERNACIONALES (CONTROL SAG ADUANA)	0.00
3	LLEGADAS NACIONALES	0.00
4	CONTROL EMIGRACIONES	8.20 12.20
5	CONTROL INMIGRACIONES	0.00
6	ACCESO EMBARQUE NACIONAL AVSEC	8.20

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C

JOSÉ TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B. - Stgo.



		4.20
7	SISTEMA BHS, COMPLETAR SORTER	0.00

El detalle de los proyectos se indica a continuación:

1. SALA DE EMBARQUE REMOTO INTERNACIONAL (Nivel 0.00, 4.20 y 8.20):

- Incorporación de un volumen de circulación vertical entre los niveles 8.20, 4.20 y 0.00, donde se ubicará una nueva Sala de Embarque Remoto Internacional.
- Construcción Sala de Embarque Remoto Internacional, que incluye baños y servicios.
- Dotación de 4 buses "Aeropuerto".

2. LLEGADAS INTERNACIONALES - CONTROL SAG ADUANA (Nivel 0.00):

- Introducción de 4 nuevos puestos de revisión SAG-Aduanas para totalizar 10 puntos de control.
- Ampliación del Hall de Llegadas Internacionales. Incluye además exclusas de acceso para optimizar la climatización del Edificio.

3. LLEGADAS NACIONALES (Nivel 0.00):

- Ampliación y remodelación del sector de llegadas de pasajeros domésticos.
- Incorporación de tres nuevas cintas de retiro de equipaje.
- Desplazamiento de Swing Gates para otorgar mayor capacidad al área Internacional.
- En el extremo oriente del Terminal Doméstico se considera la construcción y habilitación de instalaciones para personal de losa.
- Reubicación de oficinas de líneas aéreas.
- Habilitación de un estar para personal de losa dependiente del Servicio Agrícola y Ganadero y la habilitación de un área de estacionamientos para vehículos de apoyo terrestre.

4. CONTROL EMIGRACIONES (Nivel 8.20 y 12.20):

- Construcción de losa sobre actual vacío para ampliar el área de control de pasaportes de salida, con 12 nuevas casetas para alcanzar un total de 36 puntos de control.
- Ampliación de área de filas hacia hall público siguiendo la línea de proyección de losa superior 12.20.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.


JOSÉ TRAMIÓ CARDENAS
 Inspector Fiscal de Explotación
 Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Sgo.



- Reubicación oficina PDI, con incorporación de un ascensor de uso exclusivo para funcionarios PDI con acceso controlado para conectar con el Nivel 12.20.
- Oficina de Inspección Secundaria PDI en sector filas.
- Se aumenta cantidad de puestos de revisión AVSEC Internacional, totalizando 7 unidades.
- Reubicación del Embarque Preferente a este nivel, lo que incluye modificación al sistema de manejo de equipaje.
- Incorporación de ascensor y escalera mecánica proveniente de Embarque Preferente nivel 12:20 y ascensor de acceso a este sector desde landside.
- Se considera la incorporación de un estar de 57 m2 aproximadamente para los funcionarios de PDI con instalaciones para kitchenette.

5. CONTROL INMIGRACIONES (Nivel 0.00):

- Introducción de 3 nuevas casetas de control de pasaportes de llegada.
- Reubicación de oficinas producto de la creación de circulación hacia el nivel 0,00 (llegada a nuevo sector control SAG-Aduanas), lo que implica además invertir el sentido de las escaleras.

6. ACCESO EMBARQUE NACIONAL AVSEC (Nivel 8.20 y 4.20):

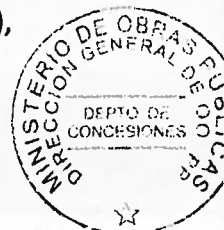
- Construcción de una losa sobre actual vacío (rotonda oriente) para ampliar el área de filas de control de seguridad AVSEC doméstico e introducir un nuevo puesto de revisión para alcanzar un total de 6.
- Construcción parcial de losa sobre vacío patio interior para dar cabida al área de filas de AVSEC doméstico.
- Desplazamiento de escalera existente (eje 2') hacia el sur para pasar sobre cubierta de ampliación de salida nacional.
- Traslado obra de arte ubicada en rotonda oriente, según coordinación que realizará el Inspector Fiscal con la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.
- Se considera la construcción de losa en rotonda oriente para la reubicación de oficinas afectadas por la modificación al sistema de manejo de equipaje, así como algunas obras anexas.

7. SISTEMA BHS, COMPLETAR SORTER (Nivel 0.00):

- Al Sistema de Manejo de Equipaje (BHS) salido, se incorpora la segunda etapa del proyecto original, "Stage 2". El proyecto otorgará total flexibilidad al sistema, permitiendo desplazar maletas desde cualquier grupo de counters hacia cualquier carrusel del patio de equipaje. El proyecto considera además máquinas de revisión adicionales (las que en la etapa de construcción serán provistas por la DGAC),

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

JOSÉ TRAJAN CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Sgo.



cintas destinadas al equipaje en tránsito y al equipaje facturado en Counters de Check-in Preferente en nivel 12.20. Toda nueva configuración y ampliación del Sistema BHS, será sometida a una simulación utilizando software especializados y que verifiquen el funcionamiento del sistema, lo que será solicitado en el proceso de licitación.

- Se reubicarán oficinas y recintos del patio de equipaje que sea necesario, se considerará bodega de repuestos y taller.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.


JOSÉ TRAMON CÁRDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B. - Stgo.



CRONOGRAMA

Proceso	Proyecto Fase 1
Contrato	Aeropuerto Internacional AMB

ACTIVIDAD	AREA RESPONSABLE	FECHA INICIO	FECHA TÉRMINO	DURACIÓN	2010											
					39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
1 Validación anteproyecto conceptual	DAP/CCOP/DGOP	27/09/2010	23/11/2011	416	27/09/2010	04/10/2010	11/10/2010	18/10/2010	25/10/2010	01/11/2010	08/11/2010	15/11/2010	22/11/2010	29/11/2010	06/12/2010	13/12/2010
2 Negociación con SCL	CCOP/SCL	24/01/2010	16/04/2012	802												
3 Desarrollo TR ingeniería definitiva y evaluación social	DAP	18/10/2010	12/12/2011	414												
4 Confeccion acto administrativo	CCOP	24/10/2011	16/04/2012	172												
5 Tramitación con MOP, Hacienda y Contraloría	CCOP	17/04/2012	20/07/2012	93												
6 Desarrollo ingeniería definitiva	SCL	24/03/2012	24/11/2012	240												
7 Desarrollo de la evaluación social	SCL	01/06/2011	20/04/2012	319												
8 Aprobación evaluación social por Mideplan	DAP/CCOP/DGOP	21/04/2012	21/09/2012	150												
9 Preparación Bases de Licitación constructoras	SCL	16/10/2012	16/11/2012	30												
Licitación y adjudicación obras	SCL	17/11/2012	02/01/2013	45												
Construcción	SCL	03/01/2013	03/01/2014	360												

2011

7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7
14/02/2011	21/02/2011	28/02/2011	07/03/2011	14/03/2011	21/03/2011	28/03/2011	04/04/2011	11/04/2011	18/04/2011	25/04/2011	02/05/2011	09/05/2011	16/05/2011	23/05/2011	30/05/2011	06/06/2011	13/06/2011	20/06/2011	27/06/2011	04/07/2011	11/07/2011	18/07/2011	25/07/2011	01/08/2011	08/08/2011	15/08/2011	22/08/2011	29/08/2011	05/09/2011	12/09/2011	19/09/2011	26/09/2011	03/10/2011	10/10/2011	17/10/2011	24/10/2011	31/10/2011	07/11/2011	14/11/2011	21/11/2011	28/11/2011	05/12/2011	12/12/2011	19/12/2011	26/12/2011	02/01/2012	09/01/2012	16/01/2012	23/01/2012	30/01/2012	06/02/2012	13/02/2012

JOSE TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Stgo.

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

inal Aéreo Santiag

W CARD

al Aéreo Santi

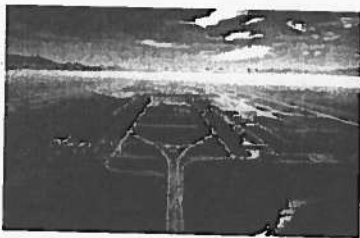
ON CAE



NAS



TÉRMINOS DE REFERENCIA PROYECTOS FASE 1



AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

DICIEMBRE 2011


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





INDICE

1.	ALCANCE DE LOS SERVICIOS	4
2.	PROYECTOS A DESARROLLAR.....	8
3.	CONSIDERACIONES GENERALES.....	9
4.	DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	9
5.	DOCUMENTOS TÉCNICOS QUE REGIRÁN EL PROYECTO	13
6.	AUTORIZACIÓN PARA INICIAR EL PROYECTO.....	16
7.	DESARROLLO DE LA INGENIERÍA DEFINITIVA.....	16
7.1	Mecánica de Suelos y Geotecnia	17
7.2	Proyecto de Arquitectura	17
7.3	Proyecto de Cálculo Estructural	17
7.4	Proyectos de Instalaciones Eléctricas de Fuerza y Alumbrado	17
7.5	Proyectos de Agua y Alcantarillado	18
7.6	Proyecto de Detección y Extinción de Incendio	19
7.7	Proyecto de Ingeniería Mecánica	19
7.8	Proyecto de Manejo de Sistema de Equipaje	19
7.9	Proyecto de Señalética	20
7.10	Proyecto de Ventilación y Climatización	20
7.11	Proyecto de Corrientes Débiles.....	20
7.12	Demolición de las Obras Existentes	21
7.13	Cubicaciones, Presupuesto y Secuencia Constructiva	21


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





8.	ENTREGA DEL PROYECTO DEFINITIVO	22
9.	MAQUETA DEL PROYECTO	25
10.	EVALUACIÓN SOCIAL DE LOS PROYECTOS	25
11.	PLAZOS	25


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





1. ALCANCE DE LOS SERVICIOS

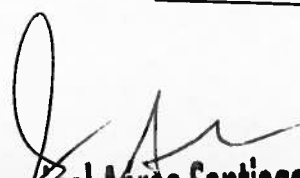
El alcance de los servicios, materia de estos Términos de Referencia, dice relación con el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del proyecto conceptual denominado **"Proyecto Fase 1"**, por parte del actual Concesionario SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. El proyecto ha sido definido y dimensionado para responder a la demanda de pasajeros en hora punta, proyectada al año 2015 con un Nivel de Servicio "C". El Concesionario deberá basarse en la versión entregada mediante Oficio ORD. DAP N°695 DEL 12 de diciembre de 2011.

Debido al alto crecimiento del movimiento de pasajeros observado durante el último período, existen ciertas áreas y procesos del Aeropuerto que requerirán en el corto plazo de un aumento de capacidad. En respuesta al pronto requerimiento de infraestructura adicional y teniendo en consideración que existe una concesión vigente, la DAP ha definido las obras necesarias para abastecer la demanda de pasajeros en el corto plazo, las cuales deberán ser desarrolladas a nivel de Ingeniería de Detalles para ser licitadas y ejecutadas por el actual concesionario.

Utilizando las recomendaciones contenidas en el "Airport Development Reference Manual de IATA" (Ediciones años 1995 y 2004), para el Nivel de Servicio C (estándar definido para los principales Aeródromos y Aeropuertos del país), se realizó un análisis de requerimientos de infraestructura, utilizando la Hora 30 proyectada al año 2015, cuyos resultados se muestran en los siguientes cuadros:

Resumen Requerimientos Año 2015

Tráfico Internacional (PHP-H30)	Cálculo PHP-H30 = 1.915 pax	Situación Actual	Diferencia	Unidad
Counters	58	56	-2	un.
Área de Filas para Counters	1054	1125	71	m²
Casetas Policía Emigración	35	24	-11	un.
Área de Filas Policía	175	380	205	m²
AVSEC	7	5	-2	un.
Área de Filas AVSEC	100	85	-15	m²
Salas de Embarque	4714	3.340	-1374	m²
Casetas Policía Inmigración	48	42	-6	un.
Área de Filas Policía Inmigración	338	462	124	m²
Cintas Retiro Equipaje	6	5	-1	un.
Área Retiro Equipaje	3.256	1.764	-1492	m²
Máquinas Rev SAG-Aduanas	11	6	-5	un.
Área de Filas SAG-Aduanas	194	350	156	m²
Hall Salidas	2478	1.307	-1171	m²
Hall Llegadas	2129	829	-1300	m²


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





Tráfico Doméstico (PHP-H30)	Cálculo PHP-H30 = 1.546 pax	Situación Actual	Diferencia	Unidad
Counters	32	48	16	un.
Área de Filas para Counters	864	987	123	m²
AVSEC	6	5	-1	un.
Área de Filas AVSEC	86	58	-28	m²
Cintas Retiro Equipaje	6	4	-2	un.
Área Retiro Equipaje	2628	1.040	-1588	m²
Salas de Embarque	3605	2.000	-1605	m²
Hall Salidas	1565	1.067	-498	m²
Hall Llegadas	928	460	-468	m²

En base a los requerimientos de infraestructura identificados, la DAP desarrolló los proyectos conceptuales destinados a responder a la creciente demanda de pasajeros que se presenta en la actualidad y que se incrementará en el corto plazo.

El proyecto Fase 1 fue definido considerando los siguientes objetivos:

- Dar respuesta al déficit de infraestructura detectado.
- Minimizar al máximo el impacto sobre la operación.
- Minimizar al máximo la intervención sobre zonas comerciales con el objeto de reducir las compensaciones al Concesionario.
- Aprovechar espacios actualmente subutilizados.

De esta manera se definieron las siguientes intervenciones:

Nivel 12.20 - Oficinas

1. Se considera la reubicación del Embarque Preferente a este nivel, lo que incluye modificación al sistema de manejo de equipaje.
2. Se considera la incorporación de un estar de 57 m² aproximadamente para los funcionarios de PDI con instalaciones para kitchenette.

Nivel 8.20 - Embarques

1. Construcción de losa sobre actual vacío para ampliar el área de control de pasaportes de salida, con 12 nuevas casetas para alcanzar un total de 36 puntos de control. Se considera además la ampliación de área de filas hacia hall público siguiendo la línea de proyección de losa superior 12.20. Se debe reubicar oficina PDI, la que considera en su interior la incorporación de un ascensor de uso exclusivo para funcionarios PDI con acceso controlado para conectar con el Nivel 12.20. Se incorpora además oficina de Inspección Secundaria





PDI en sector filas. Se aumenta cantidad de puestos de revisión AVSEC Internacional, totalizando 7 unidades.

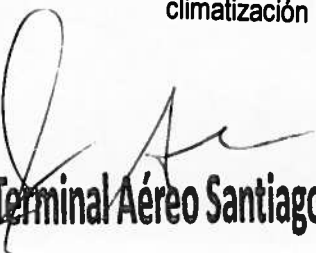
2. Se considera la construcción de una losa sobre actual vacío (rotonda oriente) para ampliar el área de filas de control de seguridad AVSEC doméstico e introducir un nuevo puesto de revisión para alcanzar un total de 6. Se considera además construcción parcial de losa sobre vacío patio interior para dar cabida al área de filas de AVSEC doméstico.
3. Incorporación de un volumen de circulación vertical hacia el nivel 0.00, donde se ubicará una nueva Sala de Embarque Remoto Internacional.
4. Incorporación de ascensor y escalera mecánica proveniente de Embarque Preferente nivel 12:20 y ascensor de acceso a este sector desde landside.
5. Se considera el desplazamiento de escalera existente (eje 2') hacia el sur para pasar sobre cubierta de ampliación de salida nacional.

Nivel 4.20 - Oficinas

1. Se considera la construcción de losa en rotonda oriente para la reubicación de oficinas afectadas por la modificación al sistema de manejo de equipaje, así como algunas obras anexas.
2. Se considera la reubicación de oficinas producto de la creación de circulación hacia el nivel 0,00 (llegada a nuevo sector control SAG-Aduanas), lo que implica además invertir el sentido de las escaleras.
3. Se considera el desplazamiento de escalera existente (eje 2') hacia el sur para pasar sobre cubierta de ampliación de salida nacional.

Nivel 0.00 – Desembarques

1. Introducción de 3 nuevas casetas de control de pasaportes de llegada.
2. Introducción de 4 nuevas máquinas de revisión SAG-Aduanas para totalizar 10 puntos de control. Si bien el déficit de acuerdo a cálculo es mayor, no es posible dada la estructura y rigidez de ciertos elementos, alcanzar dicha cifra en esta etapa.
3. Ampliación del Hall de Llegadas Internacionales, que se encuentra altamente saturado, hacia el patio exterior del Edificio. Incluye además exclusas de acceso para optimizar la climatización del Edificio.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





4. Ampliación del sector de llegadas de pasajeros domésticos, con la incorporación de tres nuevas cintas de retiro de equipaje. Este aumento implica el desplazamiento de Swing Gates para otorgar mayor capacidad al área Internacional.
5. Se considera además la remodelación del sector de llegadas domésticas
6. En el extremo oriente del Terminal Doméstico se considera la construcción y habilitación de instalaciones para personal de losa, la reubicación de oficinas de líneas aéreas, la habilitación de un estar para personal de losa dependiente del Servicio Agrícola y Ganadero y la habilitación de un área de estacionamientos para vehículos de apoyo terrestre.
7. Al Sistema de Manejo de Equipaje salido, se incorporará la segunda etapa del proyecto original, denominada "Stage 2". El proyecto otorgará total flexibilidad al sistema, permitiendo desplazar maletas desde cualquier grupo de counters hacia cualquier carrusel del patio de equipaje, lo que se traduce en mayor capacidad y eficiencia del sistema. El proyecto considera además máquinas de revisión adicionales (las que en la etapa de construcción serán provistas por la DGAC), cintas destinadas al equipaje en tránsito y al equipaje facturado en Counters de Check-in Preferente en nivel 12.20.

Es necesario que cualquier nueva configuración y ampliación del Sistema BHS, sea sometida a una simulación utilizando programas (software) especializados en la materia y demuestren la operación y funcionamiento del sistema, de manera que los requerimientos del proyecto sean factibles de conseguir en la práctica. Lo anterior será solicitado en el proceso de licitación de esta especialidad.

Se deberán reubicar oficinas y recintos del patio de equipaje que sea necesario, producto de la implementación del sistema BHS y se deberá considerar bodega de repuestos y taller.

8. Construcción Sala de Embarque Remoto Internacional, que incluye baños y servicios que podrá ofrecer el Concesionario. La implementación de esta Sala implica la dotación de 4 buses "Aeropuerto".
9. Traslado obra de arte ubicada en rotonda oriente, según coordinación que realizará el Inspector Fiscal con la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.

La ejecución de los proyectos debe permitir la operación continua del Terminal. La secuencia constructiva de las obras establecerá la ejecución en horarios y períodos de menor demanda, con el objeto de asegurar un servicio constante de todos los sistemas. Para lograr lo anterior, el Concesionario deberá proponer un cronograma que priorice la ejecución de obras de alto impacto en temporadas de menor tráfico de pasajeros.


Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





Será necesario coordinar el desarrollo de los proyectos con los organismos que corresponda (servicios públicos, líneas aéreas, etc.) para asegurar la correcta operatividad de cada una de las intervenciones. La coordinación se realizará a través del Inspector Fiscal.

2. PROYECTOS A DESARROLLAR

	Proyecto	Nivel
1	Aumento de Capacidad en Procesos de Salida de Pax Internacionales - PDI (de 24 a 36 casetas) - AVSEC (de 5 a 7 pórticos)	8.20
2	Aumento de Capacidad en Revisión SAG-Aduanas - Rayos X (de 6 a 10 máquinas)	0.00
3	Mejoras al Sistema de Manejo de Equipaje - Stage 2 (Sorter)	0.00
4	Ampliación Hall de Llegadas Internacionales	0.00
5	Ampliación Áreas de Llegada de Pax Domésticos e incorporación de 3 cintas de retiro de equipaje	0.00
6	Aumento de Capacidad en Proceso de Salida de Pax Domésticos - AVSEC (de 5 a 6 pórticos)	8.20
7	Implementación Salas de Embarque Remoto	0.00
8	Aumento de Capacidad en Proceso de Inmigración - PDI (3 casetas adicionales)	0.00

Nota 1: En este listado se han enumerado los procesos más relevantes. La ejecución de cada uno de estos proyectos implica además intervenciones secundarias en las áreas que se verán afectadas por las obras, como por ejemplo traslado de oficinas de servicios públicos, desplazamiento Duty-Free, traslado instalaciones embarque Preferente, etc.

Para cada uno de los proyectos, deberán desarrollarse los proyectos de especialidades: mecánica de suelos y geotecnia, arquitectura, cálculo estructural, instalaciones eléctricas de fuerza y alumbrado, agua y alcantarillado, detección y extinción de incendio, ingeniería mecánica, señalética, ventilación y climatización, corrientes débiles, según se indica en el artículo 7 de los presentes Términos de Referencia.



3. CONSIDERACIONES GENERALES

El nivel de detalle del proyecto debe ser tal que determine sin lugar a dudas, la capacidad y funcionalidad de las instalaciones, los flujos, la resistencia y calidad de los materiales, los equipos, los sistemas de proceso, las instalaciones, el alhajamiento y el nivel de terminación.

El desarrollo del proyecto se regirá por el principio básico de obtener los diseños más económicos de las obras e instalaciones, desde el punto de vista del consumo de recursos en la etapa de construcción y energía en la etapa de operación, compatibles con la funcionalidad, seguridad y comodidad de los usuarios, como así también compatibilizarlo con las acciones tendientes a preservar el medio ambiente.

El desarrollo del proyecto se constituirá en la base del llamado a Licitación para la construcción de las obras.

4. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

Se dan por conocidas todas las definiciones indicadas en el AIP de la DGAC y en el Cap. 1, numeral 1.1 del Anexo 14 de la OACI, sin perjuicio de las que se señalan a continuación, en orden alfabético:

Concepto	Significado / Definición
AC	Advisory Circular.
ACN	Aircraft Classification Number.
AIP	Publicación de Información Aeronáutica (emitida por la DGAC).
ALS	Sistema de Iluminación de Aproximación (Approach Lighting System).
Anexo 14	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, volumen I, Diseño y Operaciones de Aeropuertos, 2ª edición, julio 1995. Incluye la Enmienda N° 3 de Marzo 1999 u otras posteriores.
API	American Petroleum Institute.
Área de Maniobras	Parte del Aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
Área de Movimiento	Parte del Aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves. Incluye pista(s), calles de rodaje, calles de salida

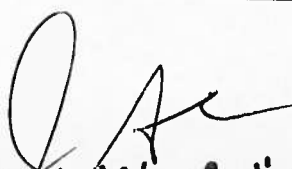




Concepto	Significado / Definición
	rápida, zonas de giro, zona de parada y plataformas.
ARP	Punto de Referencia del Aeropuerto.
ATC	Air Traffic Control.
ARO	ATS Reporting Office.
ATS	Air Traffic Service.
AVGAS	Aviation Gasoline.
AVSEC	Seguridad de la Aviación Civil
CAD	Computer Aided Design.
CCMS	Computerized Control and Monitoring Systems.
CCOP	Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, MOP.
CCTV	Closed Circuit Television.
CEDOC	Centro de Documentación de la DAP
CFC	Cloro Fluoro Carbono
CIP	Commercial Important Persons.
Coeficiente de Utilización	El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista no está limitado por la componente transversal del viento.
COM	Comunicaciones.
CONAMA	Comisión Nacional del Medio Ambiente.
CONICYT	Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica.
CWY	Zona Libre de Obstáculos.
DAP	Dirección de Aeropuertos (MOP)
DAR 14	Reglamento de Aeródromos. (norma chilena basada en el Anexo 14 de la OACI)
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DGOP	Dirección General de Obras Públicas.
DH	Altura de Decisión.
DIA	Declaración de Impacto Ambiental.
DIN	Deutsche Institut für Normung
DME	Distance Measuring Equipment.



Concepto	Significado / Definición
EIA	Estudio de Impacto Ambiental.
FAA	Federal Aviation Administration (EEUU).
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FIDS	Flight Information Display System.
FONDEF	Fondo de Fomento al Desarrollo Científico y Tecnológico de la CONICYT.
GNSS	Global Navigation Satellite System.
HCFC	Hidro Cloro Fluoro Carbono.
HIRL	High Intensity Runway Light.
IATA	International Air Transport Association.
IFR	Instrumental Flight Rule.
IGM	Instituto Geográfico Militar.
ILS	Instrument Landing System.
IMC	Instrument Meteorological Conditions
INN	Instituto Nacional de Normalización de Chile.
ISO	International Organization for Standardization.
JAC	Junta de Aeronáutica Civil, organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
LEDFAA	Layered Elastic Design (programa computacional de diseño estructural de pavimentos desarrollado por la FAA).
MAPt	Punto de aproximación frustrada.
MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
MET	Meteorología.
MOP	Ministerio de Obras Públicas.
MTOW	Peso Máximo de Despegue.
NFPA	National Fire Protection Association.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO en inglés).
PAPI	Precision Approach Path Indicator (Sistema Visual Indicador de Pendiente de Aproximación).
PAS	Passenger Address System.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





Concepto	Significado / Definición
PCN	Pavement Classification Number.
PCA	Portland Cement Association
PGB	Producto Geográfico Bruto.
Plataforma	Área definida, en un Aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
RCLL	Runway Centerline Light System.
RCTC	Reglamento para Contratación de Trabajos de Consultoría del MOP.
REIL	Runway End Identifier Light.
RILES	Residuos Industriales Líquidos.
RESA	Runway Extreme Safety Area.
RVR	Runway Visibility Range.
RWY	Runway (pista).
SAF	Servicio Aerofotogramétrico de la FACH
SEI	Servicio de Extinción de Incendios.
SEA	Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
SEC	Superintendencia de Electricidad y Combustible.
SIATC	Sistema Integrado Automatización Torre de Control.
SID	Standard Instrument Departure (Carta de salida normalizada en vuelo por instrumentos).
STAR	Standard Terminal Arrival (Carta de llegada normalizada en vuelo por instrumentos).
TDZL	Luces de Zona de Toma de Contacto (Touchdown Zone Lights).
TEDL	Sistemas de Luces de Borde de Rodaje
Temperatura de Referencia	Media mensual de las temperaturas máximas diarias correspondientes al mes más caluroso del año (siendo el mes más caluroso aquél que tiene la temperatura media mensual más alta).
TERPS	Terminal Instrument Procedures.
TWR	Torre de Control.
TWY	Taxiway (calle de rodaje).


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





Concepto	Significado / Definición
TXL	Taxilane (calle de rodaje de plataforma).
UPS	Uninterruptible Power Supplies.
UTM	Universal Transverse Mercator (sistema de coordenadas rectangulares terrestre).
VFR	Visual Flight Rule.
VIP	Very Important Persons.
VMC	Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual.
VOR	Very High Frequency (VHF) Omnidirectional Range.
VOR-D	VOR Doppler
WBS	Work Breakdown Structure.
WDI	Wind Direction Indicator. (catavientos)

5. DOCUMENTOS TÉCNICOS QUE REGIRÁN EL PROYECTO

Los documentos técnicos que regirán la elaboración de los Proyectos Fase 1 serán, esencialmente, los que se indican a continuación, sin perjuicio de otros señalados en las presentes Términos de Referencia u otros que la Inspección Fiscal pudiese exigir, basado en normativas para el diseño o evaluación de situaciones especiales.

- Reglamento de Aeródromos DAR 14 DGAC (norma oficial chilena para el diseño de Aeródromos, según Decreto Supremo N° 987 de 1999 publicado en el Diario Oficial el 18 de enero de 2000).
- Reglamento de Aeródromos DAR 17 DGAC "Normativa Nacional de Seguridad" aprobada por Decreto Supremo N° 63 del 28 de mayo de 2008 en Cuarta Edición.
- Reglamento de Aeródromos DAR 18 DGAC "Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea", aprobada por decreto Supremo N°61 del 12 de Abril de 2005 en Segunda Edición.
- Manual de Carreteras, Dirección de Vialidad, MOP.
- Conjunto de *Advisory Circulars*, series 150 "Airport" de FAA. (ver sitio internet www.faa.gov/arp/150acs.htm) (disponibles en formato pdf).
- Order 6480.7C "Airport Traffic Control Tower and Terminal Radar Approach Control Facility Design Guidelines" de la FAA.

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





- g) Recomendaciones y publicaciones de la OACI. (ver www.icao.int), en especial:
- Anexo 14 "Aeródromos":
 - Volumen I Diseño de Aeródromos y Operaciones - 3ª edición (incluye enmienda 1-3), julio 1999.
 - Volumen II Helipuertos - 2ª edición (incluye enmienda 1), julio 1995.
 - Annex 16 "Environmental Protection", Volume I Aircraft Noise, 3rd edition, incorporating Amendments 1-4, July 1993, reprinted April 1997.
 - Annex 4 "Aeronautical Charts", 9th edition, incorporating Amendments 1-50, July 1995.
 - Annex 3 "Meteorological Service for International Air Navigation", 13th edition, incorporating Amendments 1-71, July 1998.
 - "Aerodrome Design Manual" (Doc 9157):
 - Part 1. Runways, 2nd edition, 1984, Reprinted September 1996, incorporating Amendment 1 and Corrigenda 1 and 2.
 - Part 2. Taxiways, Aprons and Holding Bays, 3rd edition, 1991, Reprinted July 1997, incorporating Corrigendum No.1
 - Part 3. Pavements, 2nd edition, 1983, Reprinted November 1997, incorporating Amendments 1 and 2.
 - Part 4. Visual Aids, 3rd edition, 1993, Reprinted July 1997
 - Part 5. Electrical Systems, 1st edition, 1983, Reprinted April 1998.
 - "Airport Planning Manual" (Doc 9184):
 - Part 1. Master Planning, 2nd edition, 1987, Reprinted April 1999
 - Part 2. Land Use and Environmental Control, 2nd edition, 1985, Reprinted May 1996.
 - Part 3. Guidelines for Consultant/Construction Services, 1st edition, 1983, Reprinted December 1996.
 - "Airport Services Manual" (Doc 9137, partes 1,2,3,6,7,8,9).
 - "Manual on Air Traffic Forecasting" (Doc 8991), 2nd edition, 1985.
- h) "Airport Development Reference Manual - ADRM", Ediciones 8ª y 9ª, de IATA.
- i) Manual de Desarrollo Aeroportuario DAP.
- j) Publicaciones "Airport Planning" de los diferentes fabricantes de aeronaves que operaran en el nuevo Aeródromo.
- k) Normas y publicaciones de la DGAC:
- Norma Aeronáutica.
 - Estadísticas de tráfico aéreo. (ver www.dgac.cl/tindex.htm).





- Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP-CHILE, AIP-MAP).
- l) Estadísticas de tráfico aéreo de la JAC.
- m) Leyes, reglamentos y normas nacionales:
 - Normas INN (ver www.inn.cl).
 - Ley General de Urbanismo y Construcciones y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
 - Reglamento General de Instalaciones Domiciliarias de Alcantarillado y Agua Potable (DS MINVU 267/80)
 - Reglamento General de Alcantarillado Particular.
 - Manual de Normas Técnicas para la Realización de las Instalaciones Domiciliarias de Agua Potable y Alcantarillado (DS MOP 70/81).
 - Normas, Decretos y Resoluciones del Ministerio de Salud y del MOP referidos a la calidad del agua destinada a consumo humano, así como las normas de exploración y explotación de aguas subterráneas.
 - Toda Normativa Ambiental vigente.
 - Reglamentos y normas de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC) (<http://www.sec.cl>).
 - Reglamento Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en Lugares de Trabajo (DS 745).
 - En materias no cubiertas por los documentos anteriores: International Conference of Building Officials, Uniform Building Code.
- n) Normas internacionales:

Las pertinentes para definir y especificar procedimientos, instalaciones, equipos o construcciones especiales tales como: combustible (API), incendio (NFPA), cuartel SEI (NFPA), climatización, seguridad, CCMS, instalaciones electromecánicas, protección contra incendios, telecomunicaciones, etc.
- o) Textos de ingeniería aeroportuaria recomendados:
 - "Planning & Design of Airports". Robert Horonjeff, Francis X. McKelvey - McGraw-Hill, Inc. 4th edition (ISBN 0-07-045345-4).
 - "Airport Operations". Norman Ashford, H. P. Martin Stanton, Clifton A. Moore - John Wiley & Sons (ISBN 0-471-89613-6).
 - "Airport Terminals". Christopher J. Blow - Butterworth-Heinemann, 2nd edition (ISBN 0-7506-2585-6).
 - "Airport Planning & Development Handbook". Paul Stephen Dempsey - McGraw-Hill, (ISBN 0-07-134316-4).





- "Aviation Security in Airport Development", Department of Transport, United Kingdom, March 1996.

Todos los documentos señalados precedentemente, a excepción de los señalados en la letra I), forman parte integrante de estos Términos de Referencia.

La mayor parte de los documentos técnicos aeroportuarios pueden ser consultados en el Centro de Documentación (CEDOC) de la DAP, Morandé 59, piso 11º, oficina 1109, Stgo.

6. AUTORIZACIÓN PARA INICIAR EL PROYECTO

Previo al inicio del desarrollo de la Ingeniería Definitiva, el Concesionario y la DAP revisarán los proyectos conceptuales con el objeto de realizar los cambios y precisiones necesarios para su correcto desarrollo. La DAP emitirá un informe escrito al Inspector Fiscal que servirá de autorización para el inicio del desarrollo de la Ingeniería Definitiva de los proyectos.

7. DESARROLLO DE LA INGENIERÍA DEFINITIVA

El Concesionario deberá realizar los estudios, investigaciones y análisis necesarios para desarrollar convenientemente los proyectos de detalle señalados en el punto 2 de los presentes Términos de Referencia.

Además de los antecedentes mencionados, en cada especialidad, el Concesionario deberá incluir cubicaciones completas de las obras y los materiales.

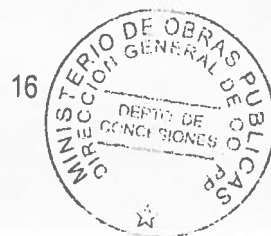
Los planos se desarrollarán computacionalmente, utilizando para ello el software AUTOCAD 2006 o superior, en formato Din A1 (Excepcionalmente A0) acorde a la norma Din 823 y 824.

El proyecto definitivo de las obras deberá ser aprobado por la DAP.

El Concesionario ejecutará los proyectos conforme a todas las normas y reglamentaciones vigentes en el país sobre la materia, para cada uno de los servicios involucrados, así como también para la calidad de los materiales a utilizar. El Concesionario deberá tener presente que será su responsabilidad la realización de las gestiones para la obtención ante los Servicios respectivos, de los permisos de empalmes correspondientes, inspecciones y la intervención de personal especializado y debidamente autorizado en su construcción o instalación.

Los antecedentes a entregar al Inspector Fiscal deben incluir planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo, etc., teniendo en cuenta lo que a continuación se señala:


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





7.1 Mecánica de Suelos y Geotecnia

El Concesionario deberá realizar los estudios complementarios de topografía y mecánica de suelos y geotecnia que se consideren necesarios para el buen desarrollo de los proyectos, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.

7.2 Proyecto de Arquitectura

Para el desarrollo del proyecto completo de arquitectura, el Concesionario deberá incluir, en las escalas indicadas en el artículo 8 de los presentes Términos de Referencia, planos generales (plano de ubicación, Plano de instalaciones existentes), plantas de todos los niveles, todas las elevaciones exteriores y los cortes necesarios, las elevaciones interiores que sean necesarias para entender el proyecto, escantillones, planos de detalles y constructivos y especificaciones técnicas detalladas de todos los materiales y elementos a incluir en la obra, así como la calidad de éstos.

Se deberán detallar además el diseño y especificaciones técnicas del mobiliario que corresponda, tales como casetas de control de policía, counters, etc.

7.3 Proyecto de Cálculo Estructural

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de cálculo estructural de todos los proyectos e instalaciones especiales. Este incluirá los planos de fundaciones, estructuras, techumbres y pavimentos así como las correspondientes memorias de cálculo, cubicaciones y especificaciones técnicas detalladas. En el caso de las estructuras metálicas, se deberán entregar al Inspector Fiscal, para su aprobación, los planos de fabricación y montaje en forma previa a su fabricación y montaje.

Los cálculos estructurales en hormigón, acero, soldaduras y sistemas colaborantes, deberán considerar los cambios de mejoras arquitectónicas del edificio, incorporando las modificaciones a losas, sobrelosas, pisos, techos, cielos, colaterales, tabiques, ductos, escaleras, sobrecargas, además de los efectos de sismo y viento.

7.4 Proyectos de Instalaciones Eléctricas de Fuerza y Alumbrado

El Concesionario deberá realizar los proyectos de instalaciones eléctricas para cada uno de los proyectos.

Los antecedentes a entregar al Inspector Fiscal deben incluir planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo, etc., teniendo en cuenta lo que a continuación se señala:


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





7.4.1 Instalaciones Eléctricas Interiores

En el desarrollo del proyecto eléctrico se deberán considerar al menos los siguientes tipos de circuitos:

- Circuitos Normales: Corresponden a los circuitos que no requieren alimentación de respaldo.
- Circuitos Esenciales: Corresponden a los circuitos que requieren alimentación de respaldo con grupo electrógeno y que son los circuitos necesarios para la continuidad de la operación del Terminal de pasajeros y sus áreas públicas exteriores.
- Circuitos Especiales: Corresponden a los circuitos que requieren alimentación de respaldo con grupo electrógeno y UPS. Los circuitos o equipos que deberán tener respaldo UPS serán aquellos fundamentales para la operación del Aeropuerto.
- Canalizaciones

Se deberán utilizar escalerillas portaconductores para la flexibilidad y acceso a los diferentes sectores del edificio.

Se deberán incluir las canalizaciones adecuadas para acceder con alimentación de potencia y señales a todos aquellos puntos donde existan mesones de atención, casetas, counters, teléfonos, citófonos, etc., que se requieren para la operación del terminal. Así también se deberán incluir alimentaciones para los sistemas de llamada a pasajeros.

7.4.2 Iluminación del Edificio Terminal de Pasajeros y de áreas exteriores

Se deberá incluir el proyecto de iluminación de las nuevas áreas y de aquellas áreas afectadas por los proyectos.

En las áreas susceptibles de ser arrendadas (restaurantes, locales comerciales y otros) se considerarán circuitos independientes con los respectivos remarcadores de energía eléctrica.

7.5 Proyectos de Agua y Alcantarillado

El Concesionario deberá desarrollar los proyectos de modificación y ampliación del sistema de agua potable y alcantarillado de aguas servidas de acuerdo a las normas vigentes. El diseño deberá ser tal que garantice el normal abastecimiento de agua potable a las instalaciones que corresponda.

El Concesionario deberá entregar planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo y ubicaciones de cada una de las especialidades, además de un listado de equipos. El Concesionario



deberá presentar la documentación respectiva y obtener las autorizaciones correspondientes de los organismos competentes conforme a la normativa vigente, en forma previa a la aprobación del Inspector Fiscal.

7.6 Proyecto de Detección y Extinción de Incendio

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de acuerdo a las normas vigentes. El Concesionario deberá entregar planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo y listados de equipos y materiales.

La red de protección contra incendios debe estar conformada por sistemas de detección y alarma así como por sistemas de extinción de tipo red húmeda y extintores portátiles para el terminal de pasajeros y edificios anexos. Los sistemas estarán diseñados de acuerdo a las Normas NFPA y concebidos para emitir alarma inmediata y temprana ante la aparición de un foco de incendio. Todos los equipos destinados a estos sistemas deberán tener aprobación UL-FM o similar europeo.

7.7 Proyecto de Ingeniería Mecánica

El Concesionario deberá realizar el proyecto de ingeniería mecánica de acuerdo a las normas vigentes y a las especificaciones de los fabricantes de equipos y sistemas electromecánicos incluidos en el proyecto.

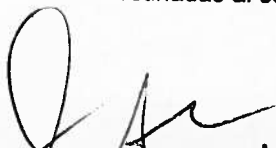
El proyecto de ingeniería mecánica deberá considerar, entre otros, la entrega de memoria descriptiva, criterios de diseño, especificaciones técnicas, planos de instalación y montaje de los equipos mecánicos requeridos (cintas transportadoras de equipaje, ascensores, escaleras mecánicas y otros equipos mecánicos considerados), bombas y motores, conjuntamente con sus respectivos catálogos, data sheet, manuales de operación y un detalle de costos de operación y mantenimiento de cada equipo.

El Concesionario tendrá que realizar cálculos detallados para las instalaciones anexas de cada uno de los equipos mecánicos a instalar, debiendo ser corroborados por los diferentes proveedores. Entre otros cálculos se deberán considerar aquellos referidos a fundaciones, anclajes y sistemas de soporte, instalaciones eléctricas, sistemas motrices, hidráulicos y de refrigeración.

El Concesionario deberá coordinar la operación entre los distintos equipos mecánicos.

7.8 Proyecto de Manejo de Sistema de Equipaje

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de manejo de sistema de equipaje considerando la implementación del Stage 2 del sistema existente. El proyecto otorgará total flexibilidad al sistema, permitiendo desplazar maletas desde cualquier grupo de counters hacia cualquier carrusel del patio de equipaje. El proyecto debe considerar además máquinas de revisión adicionales, cintas destinadas al equipaje en tránsito y una solución para el equipaje facturado en Counters de Check-in


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





Preferente en nivel 12.20. El Concesionario deberá entregar planos y especificaciones técnicas para cada uno de los elementos considerados.

El Concesionario deberá coordinarse en forma especial con la DGAC, a través del Inspector Fiscal, a fin de adaptarse a los requerimientos operacionales, de seguridad y mantenimiento que dicha Institución requiere.

El correcto desarrollo de este proyecto prevalecerá por sobre cualquier otra intervención definida a nivel conceptual, sea comercial o de uso público.

Es necesario que cualquier nueva configuración y ampliación del Sistema BHS, sea sometida a una simulación con programas (software) especializados en la materia y demuestre la operación y funcionamiento del sistema, de manera que los requerimientos del proyecto sean factibles de conseguir en la práctica.

Para este proyecto en particular, el Concesionario podrá licitar, con el Anteproyecto acordado, y bajo modalidad de Suma Alzada Llave en Mano, la implementación completa del sistema de manejo de equipajes, incluyendo el desarrollo de ingeniería de detalle. El Concesionario podrá realizar esta Licitación en forma paralela al desarrollo de ingeniería de detalle de las otras obras por tratarse de una obra de alta especialización, atendiendo a la limitada oferta que existe en el mercado de especialistas en sistema en manejo de equipajes aeroportuarios.

7.9 Proyecto de Señalética

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de señalética y deberá entregar planos y especificaciones técnicas para cada uno de los elementos considerados.

La señalética será de acuerdo a las recomendaciones internacionales definidas por el Airport Development Reference Manual de IATA, y complementada con la cartelería que propone la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS). Comprenderá la denominación de los recintos, vías de acceso y de escape, ascenso y descenso de escaleras, zonas exclusivas o de uso restringido, nominaciones de oficinas con acceso público o no público y, en general, una señalización tal que permita una fácil lectura del uso de las instalaciones y recintos.

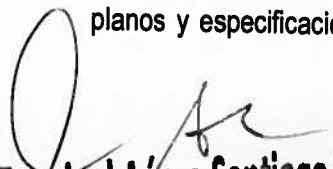
7.10 Proyecto de Ventilación y Climatización

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de ventilación considerando todas las áreas del terminal de pasajeros, como también las extracciones de baños, cocinas, etc., de acuerdo a las normas vigentes, conforme a lo señalado en el Anteproyecto Referencial y en las presentes Bases.

El Concesionario deberá entregar planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo, listado de equipos y materiales.

7.11 Proyecto de Corrientes Débiles

El Concesionario deberá desarrollar el proyecto de corrientes débiles de los sistemas FIDS, PAS, comunicaciones, data y CCTV en conformidad a las normas vigentes para todos los recintos nuevos, en coordinación con las instalaciones existentes. El Concesionario deberá entregar memorias, planos y especificaciones técnicas, así como un detalle de los requerimientos operacionales y de


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





mantención asociados a los equipos de estos sistemas. En particular, para el proyecto de CCTV, el Concesionario deberá coordinarse, desde el inicio, a través de la Inspección Fiscal, con la DGAC.

El número de parlantes, cámaras de CCTV, puntos de Data y comunicaciones (telefonía), así como las características de los ductos, soportes, fijaciones, cables, interconexiones entre gabinetes, micrófonos, escalerillas, bandejas y demás elementos deberán definirse con precisión durante el desarrollo del proyecto de ingeniería definitiva.

En particular para el sistema PAS, se deberá contemplar una distribución de parlantes de área que cubra todos los recintos donde pueda haber pasajeros y usuarios del aeropuerto, el cual permita emitir información o efectuar llamados con un nivel de audio suficiente, moderado y nítido.

El sistema FIDS tendrá como finalidad entregar información variada a los pasajeros y público en general, especialmente referida a los vuelos que arriban y salen desde el aeropuerto. Estará conformado por un panel teleindicador principal y pantallas tipo LCD o similar, operados por un software, hardware y operador central.

El sistema CCTV constará de una red de cámaras de televisión de vigilancia, centralizadas en la central de control existente. La ubicación definitiva de las cámaras del sistema CCTV, así como sus características, será confirmada por la DGAC antes de su instalación.

En el diseño de los sistemas antes descritos, se deberán considerar los respectivos bancos de ductos, canalizaciones subterráneas, cámaras de derivación, ductos interiores, escalerillas, bandejas portaconductores, mallas de tierra, conductores y demás elementos necesarios. Adicionalmente se deberán considerar espacios vacantes para posteriores instalaciones.

7.12 Demolición de las Obras Existentes

Se refiere a los trabajos de remoción, desarme o demolición de las obras, elementos y estructuras existentes dentro del área de trabajo, que interfieran con la ejecución de las obras o sea necesario su reemplazo.

Después de clasificarse e inventariarse todos los elementos y/o piezas constituyentes de las obras desarmadas, se deberán trasladar a los lugares de almacenamiento que el Inspector Fiscal determine.

Ningún elemento que se encuentre en servicio deberá ser removido antes de haberse ejecutado las obras de reemplazo, provisorias o definitivas, que permitan dar continuidad a ese servicio.

7.13 Cubicaciones, Presupuesto y Secuencia Constructiva

Para las entregas y revisiones preliminares indicadas en el numeral 11 del presente documento, correspondientes a los meses 6 y 7, el Concesionario deberá presentar un presupuesto estimativo de las obras.

Una vez finalizados los proyectos, el Concesionario deberá entregar las Cubicaciones de todos los materiales, equipos e instalaciones que corresponda, de manera desagregada. Para cada ítem





se deberá presentar un precio unitario en Unidades de Fomento (U.F.), con el cual se deberá calcular el presupuesto de las obras.

El Concesionario deberá entregar junto con el Proyecto Definitivo, la secuencia constructiva de las obras, considerando la operación ininterrumpida de las instalaciones del Aeropuerto. Deberá proponer un cronograma que permita ejecutar las obras de mayor impacto a zonas de alto flujo de pasajeros o de mayor congestión, en períodos y horarios de menor tráfico. Se deberá evitar la intervención de áreas de alto uso durante la temporada alta.

7.14 Traslado Obra de Arte La Inspección Fiscal deberá coordinar con la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas el traslado de la obra de arte ubicada actualmente en la rotonda oriente del Edificio Terminal de Pasajeros. El Concesionario será responsable de ejecutar las obras necesarias para materializar el traslado.

8. ENTREGA DEL PROYECTO DEFINITIVO

El proyecto definitivo deberá incluir todos los aspectos señalados anteriormente y todos los proyectos de detalle que fueran necesarios para llevar a cabo en forma correcta la construcción de las obras, lo que será calificado por el Inspector Fiscal, previo informe favorable de la DAP.

Los plazos para el desarrollo del proyecto se encuentran señalados en el numeral 11 del presente documento.

Tanto los procedimientos de terreno como los de gabinete que el Concesionario utilice en la ejecución de las obras, se regirán por las disposiciones vigentes del Ministerio de Obras Públicas. Dichos procedimientos deberán ser aprobados por el Inspector Fiscal.

El proyecto incluirá, a lo menos, lo siguiente:

- Memoria explicativa del proyecto con los antecedentes generales y descripción de las obras, metodología y estrategia constructiva.
- Levantamiento topográfico y planimétrico.
- Planos generales de ubicación de las obras.
- Planos de fachadas, elevaciones y cortes longitudinales y transversales.
- Planos de detalle.
- Especificaciones técnicas generales.
- Especificaciones técnicas especiales.
- Cantidades de obras y detalles de cálculo.
- Memorias de cálculo.
- Criterios de diseño.
- Cubicaciones y presupuestos.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





a) Arquitectura

- Planos de plantas con ejes y puntos de referencia de cada piso o nivel del edificio, escala 1:100.
- Elevaciones de todas las fachadas, escala 1:100.
- Cortes longitudinales y transversales, escala 1:100.
- Escantillones, escala 1:20 ó 1:10.
- Detalles constructivos.
- Planta y detalles de techumbre.
- Planta de construcción y detalles de paneles.
- Planta y detalles de cielos, cubiertas y pavimentos, escala 1:100.
- Detalles de puertas y ventanas, escala 1:25.
- Plantas, elevaciones y detalles de baños y cocinas, escala 1:25.
- Planta y detalles de escaleras y ascensores, escala 1:25.
- Detalles de mobiliario, equipamiento, señalética básica, nichos de incendio, etc.
- Planta y detalles de obras exteriores.
- Planos de coordinación de todas las especialidades con los de arquitectura.
- Superficies por recinto.
- Acondicionamiento acústico.

b) Ingeniería Estructural

- Mecánica de suelos.
- Planos de cálculo de fundaciones.
- Planos de cálculo de estructuras.
- Planos de fabricación y montaje para las estructuras metálicas.
- Memorias de cálculo.
- Detalles de estructuras de escaleras, galerías, techumbres, rampas, cobertizos, marquesinas, juntas de dilatación, empalme puentes de embarque, etc.
- Planos de fabricación y montaje para las estructuras metálicas.

c) Electricidad, Iluminación y Corrientes Débiles

- Planos y detalles del proyecto eléctrico.
- Planos y detalles de los sistemas de sonorización, informática, comunicación y otras corrientes débiles.
- Proyecto de iluminación.
- Planos de instalación y montaje de equipos del proyecto.
- Catálogos de los equipos.
- Manual de operación y mantenimiento de los equipos.

d) Ingeniería Hidráulica – Sanitaria – Contra Incendios





- Planos de agua potable interior y exterior (caliente y fría).
- Planos de alcantarillado de aguas servidas y aguas lluvia, interior y exterior.
- Planos red de incendio (detección y extinción).
- Planos de evacuación de aguas lluvias y drenajes.
- Planta y detalles de planta de tratamiento de aguas servidas.
- Listado de equipos y piezas especiales.

e) Ventilación y Climatización

- Planos y detalles del proyecto.
- Planos de equipos.
- Listado de equipos.
- Memoria de cálculo.
- Catálogos y manuales de operación y mantención de los equipos de clima (caldera, manejadoras, fan coils, intercambiadores, etc.).

f) Ingeniería Mecánica

- Planos de instalación y montaje de equipos eléctricos y electromecánicos del proyecto.
- Planos de instalaciones y montaje de bombas y motores.
- Catálogos de los equipos eléctricos y electromecánicos, motores y bombas.
- Manual de operación y mantención de los equipos eléctricos y electromecánicos, motores y bombas.

g) Redes de Gas, si corresponde.

- Planos generales.
- Planos de detalles de redes e instalaciones.

Una vez aprobado el proyecto definitivo por el Inspector Fiscal, el Concesionario deberá entregar un respaldo del proyecto en medios magnéticos, en sistema AUTOCAD 2006 o superior, así como los antecedentes cartográficos. El texto deberá ser desarrollado en Microsoft Word 6.0 o superior y las planillas de cálculo extensión .xls en Microsoft Excel 5.0 o superior.

Los textos escritos definitivos deberán ser entregados en un original y seis (6) copias y los planos definitivos en un (1) original en papel vegetal enhuinchados y seis (6) copias en ozalid o similar. El Inspector Fiscal será el encargado de entregar una de estas copias a la DGAC y otra a la DAP, con sus respectivos respaldos magnéticos.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.





9. MAQUETA DEL PROYECTO

El Concesionario deberá hacer entrega al Inspector Fiscal, de una **Maqueta Virtual del Proyecto** que muestre una vista dinámica de los exteriores e interiores del edificio, con una duración mínima de 4 minutos.

Previo a la entrega, el Concesionario deberá consensuar con la Inspección Fiscal el software y las características técnicas de la maqueta.

El plazo de entrega de la Maqueta se encuentra señalado en el numeral 11 del presente documento.

10. EVALUACIÓN SOCIAL DE LOS PROYECTOS

El Concesionario deberá aportar con los antecedentes necesarios de cada uno de los proyectos señalados en los presentes Términos de Referencia (planos de arquitectura generales y descripción somera de las obras) que la Inspección Fiscal requiera para la elaboración de la Evaluación Social. Estos antecedentes serán entregados por el Concesionario a la Inspección Fiscal hasta que logre la aprobación final de dicha Evaluación Social."

11. PLAZOS

Los plazos de desarrollo de las distintas etapas del desarrollo de la Ingeniería Definitiva de los Proyectos Fase 1 se indican a continuación:

ETAPA	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10
Revisión Proyecto DAP/SCL	■									
Desarrollo Proy. Especialidades	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Revisión DAP						■	■		■	■
Corrección SCL										
Maqueta Virtual					■	■	■	■	■	■
Revisión DAP								■		
Corrección SCL								■		


 AEROPUERTOS S.A. S.C.



PROYECTO FASE 1

ANEXO N°3

ITEM N°4

OTRAS INVERSIONES PRIORIZADAS DE FASE 1


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

PROYECTOS FASE 1

PRESUPUESTO OBRAS ADICIONALES Y PRIORIDAD

BAÑOS

Valor referencial por m2 construido baño hombres/mujeres (baño nuevo o remodelación de existente. No considera realización de nuevas losas)

Obra gruesa	9,00 UF/m2
Terminaciones	25,00 UF/m2
Instalaciones	23,00 UF/m2
Total UF por m2	57,00 UF/m2

Nivel 0,00

Baño	m2 intervenidos	valor unitario	Total UF
BA-01	50,00	57,00	2.850,00
BA-02	50,00	57,00	2.850,00
BA-03	97,00	57,00	5.529,00
Total 0,00	197,00		11.229,00

Nivel 4,20

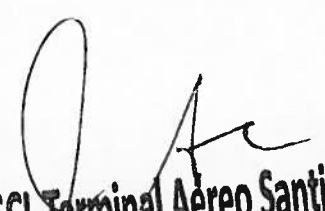
Baño	m2 intervenidos	valor unitario	Total UF
BB-01	103,00	57,00	5.871,00
BB-02	84,00	57,00	4.788,00
BB-03	78,00	57,00	4.446,00
Total 4,20	265,00		15.105,00

Nivel 8,20

Baño	m2 intervenidos	valor unitario	Total UF
BC-01	151,00	57,00	8.607,00
BC-02	107,00	57,00	6.099,00
BC-03	107,00	57,00	6.099,00
BC-04	107,00	57,00	6.099,00
BC-05	50,00	57,00	2.850,00
BC-06	50,00	57,00	2.850,00
Total 8,20	572,00		32.604,00

Total presupuesto nuevos baños AMB
1.034 m2

58.938,00 UF


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

JOSÉ TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B. - Sgo.



BUSES DE PLATAFORMA

Valor referencial por bus de plataforma tipo COBUS modelo 3000 o similar de diseño para transporte de hasta 112 pasajeros (según IATA AHM 950)

Cant	Item	Valor UF
1	Bus Cobus 3000	10.000

PRIORIDADES

Item	Orden de prelación	Descripción	Presupuesto UF
1	Primer orden de prelación	BAÑOS Baños Nivel 4,20 por aproximadamente 265 m2	15.105
2	Segundo orden de prelación	BUS de plataforma	10.000
3	Tercer orden de prelación	BAÑOS Baños Nivel 8,20 BC-01 y BC-05 ó BC-06 por aproximadamente 201 m2	11.457
4	Cuarto orden de prelación	BUS de plataforma	10.000
5	Quinto orden de prelación	BAÑOS Baños Nivel 0,00 por aproximadamente 197 m2	11.229
6	Sexto orden de prelación	BUS de plataforma	10.000
7	Séptimo orden de prelación	BAÑOS Baños Nivel 8,20 no incluidos en prioridad N°3 por aproximadamente 371 m2 o sus parcialidades a definir con el V°B del Inspector Fiscal	21.147
8	Octavo orden de prelación	Otras inversiones que cuenten con el V°B° del Inspector Fiscal	N/A


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

JOSE TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Stgo.



**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

ANEXO N° 4

**PROYECTO DISEÑO INSTALACIONES DE
AVIACIÓN CORPORATIVA EN AEROPUERTO
ARTURO MERINO BENÍTEZ**

- Ítem 1: Descripción
- Ítem 2: Cronograma
- Ítem 3: Términos de referencia para el desarrollo de la Ingeniería Definitiva del Proyecto Diseño Instalaciones en Aviación Corporativa
- Ítem 4: Inversiones Priorizadas de Aviación Corporativa


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.



DESCRIPCIÓN PROYECTO

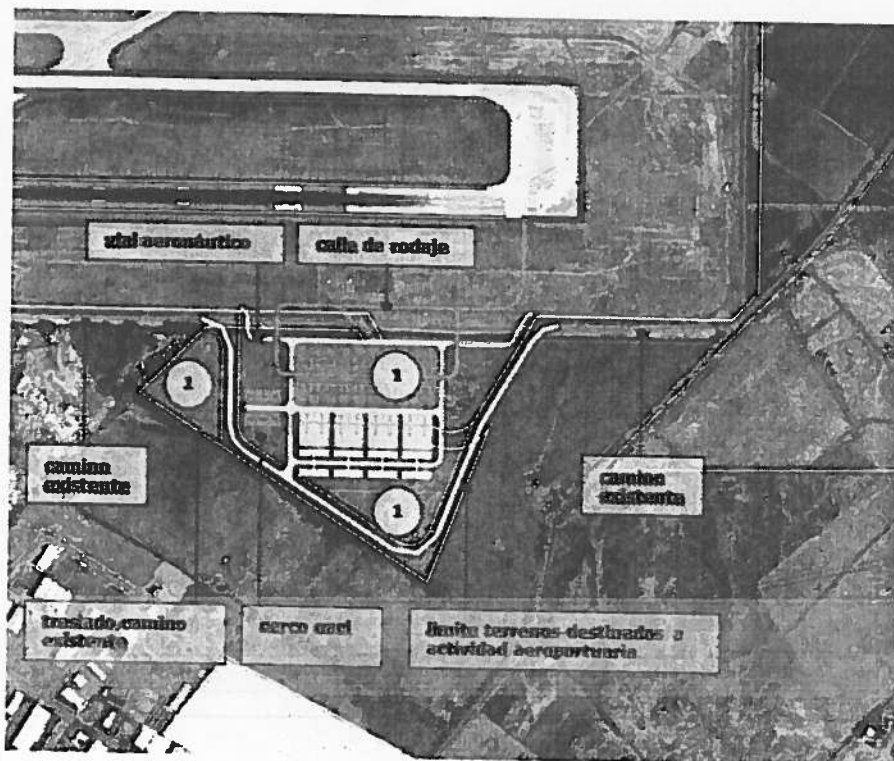
AVIACIÓN CORPORATIVA

AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO

INTRODUCCIÓN:

Dada la creciente demanda de operaciones y el crecimiento del aeropuerto que se ha regulado a través del Plan Maestro del Aeropuerto, la alternativa seleccionada para el desarrollo de largo plazo del sector central, considera exclusivamente espacios para actividades de apoyo aeroportuario y mantenimiento de la aviación comercial, lo que implica el traslado progresivo de la aviación corporativa que se emplaza actualmente en el sector central a otro lugar del aeropuerto.

Considerando lo anterior, y también en conformidad a lo definido en Plan Maestro, se ha planificado el desarrollo en largo plazo de nueva infraestructura específica para la aviación corporativa en el costado nororiente de la pista 17L/35R, por lo que se hace necesario realizar el traslado de un tramo del camino a Lampa (Aguas Claras) tal como se muestra en la Fig. N°2.




SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.


JOSE TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B. - Stgo.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto contempla en resumen los siguientes ítems:

1. Calles de rodaje desde la pista a plataforma de estacionamientos. Sus dimensiones geométricas será conforme a la normativa OACI vigente.
2. Plataforma de estacionamiento de aviones. Sus dimensiones geométricas será conforme a la normativa OACI vigente y los requerimientos señalados por la DGAC.
3. Obras de saneamiento de terreno, dotación de Agua Potable, Alcantarillado de Aguas Servidas y empalme eléctrico.
4. Instalaciones de apoyo a los futuros operadores.
5. Instalaciones eléctricas de Air Side y Land Side, para rodajes y plataforma.
6. Modificación de vialidad existente.
7. Cercos Perimetrales tipo OACI.

Todas las obras descritas serán dimensionadas conforme a la normativa aeronáutica, vial y las que correspondan a la naturaleza de las mismas, en el desarrollo de la ingeniería de detalle señalada en los términos de referencia.


SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.


JOSÉ TRAMÓN CÁRDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Stgo.



CRONOGRAMA

JOSE TRAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Stgo.

al Aéreo Sa

[illegible]

Terminal Aéreo San

RAMON C

34	19/08/2013	35	26/08/2013	36	02/09/2013	37	09/09/2013	38	16/09/2013	39	23/09/2013	40	30/09/2013	41	07/10/2013	42	14/10/2013	43	21/10/2013	44	28/10/2013	45	04/11/2013	46	11/11/2013	47	18/11/2013	48	25/11/2013	49	02/12/2013	50	09/12/2013	51	16/12/2013	52	23/12/2013	1	30/12/2013	2	06/01/2014	3	13/01/2014	4	20/01/2014	5	27/01/2014	6	03/02/2014	7	10/02/2014	8	17/02/2014	9	24/02/2014	10	03/03/2014	11	10/03/2014	12	17/03/2014	13	24/03/2014	14	31/03/2014	15	07/04/2014	16	14/04/2014	17	21/04/2014	18	28/04/2014	19	05/05/2014	20	12/05/2014	21	19/05/2014	22	26/05/2014	23	02/06/2014	24	09/06/2014	25	16/06/2014	26	23/06/2014	27	30/06/2014	28	07/07/2014	29	14/07/2014	30	21/07/2014	31	28/07/2014	32	04/08/2014	33	11/08/2014	34	18/08/2014	35	25/08/2014	36	01/09/2014	37	08/09/2014	38	15/09/2014
----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	---	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------	----	------------

SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. S.C.

JOSE LAMON CARDENAS
Inspector Fiscal de Explotación
Concesión Aeropuerto A. Merino B.- Stgo.

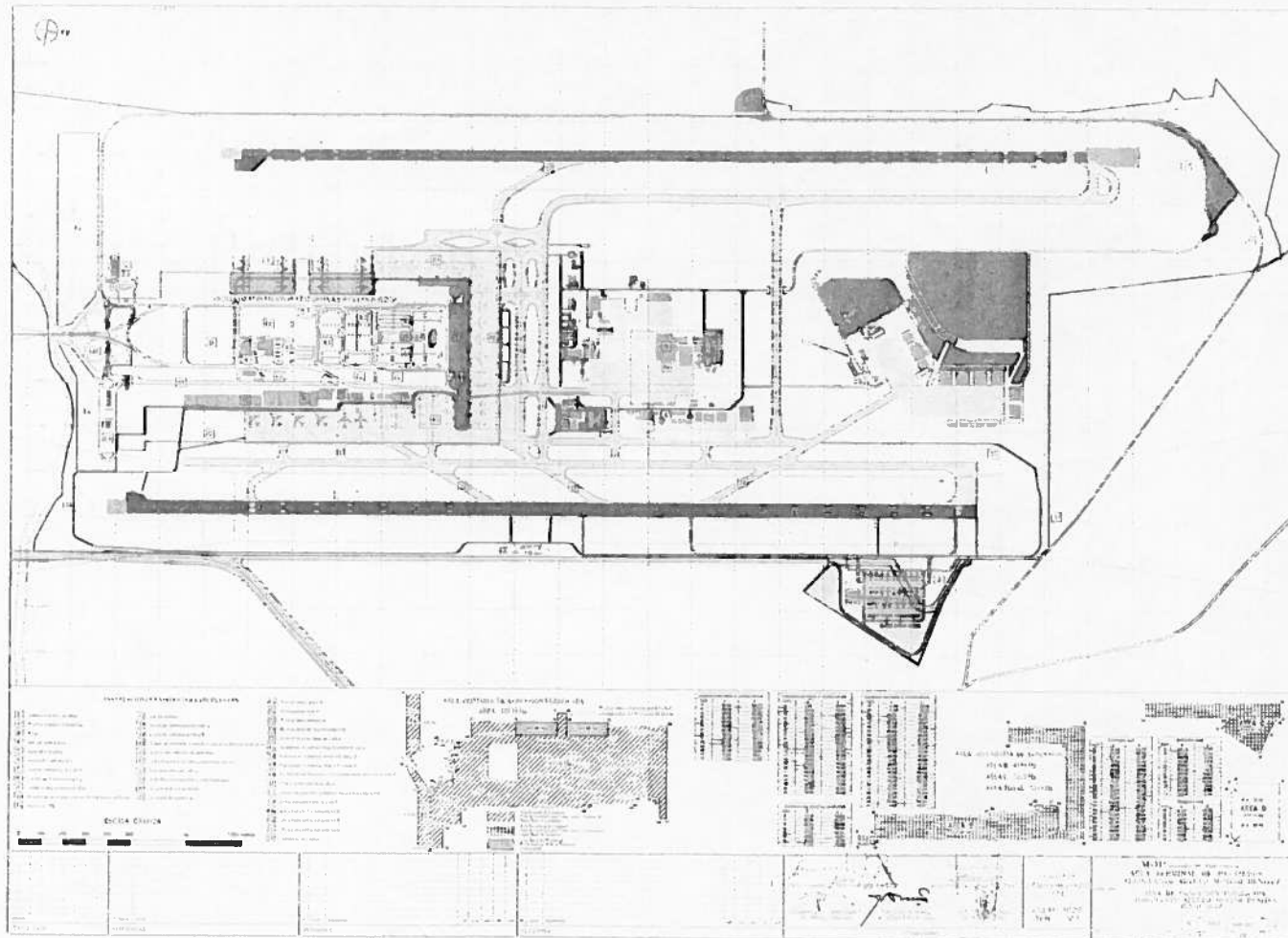


**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANO ANEXO N° 6 ÍTEM 3

Plano de Área de Concesión



**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

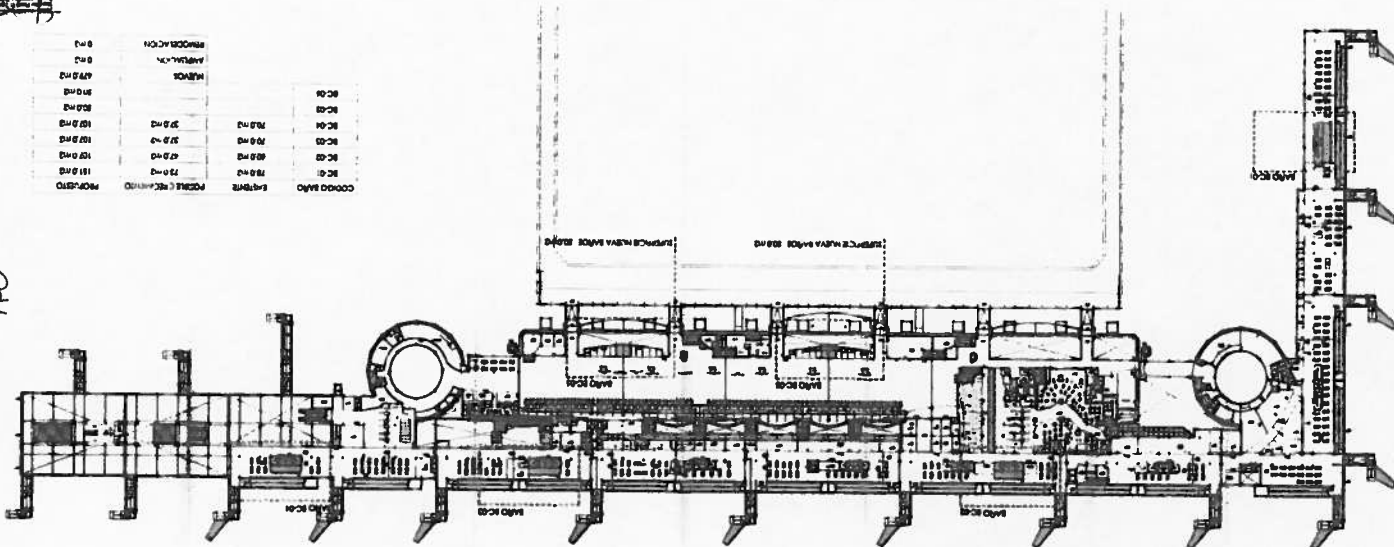
CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANOS ANEXO N° 3 ÍTEM 4

Otras Inversiones Priorizadas de Fase 1

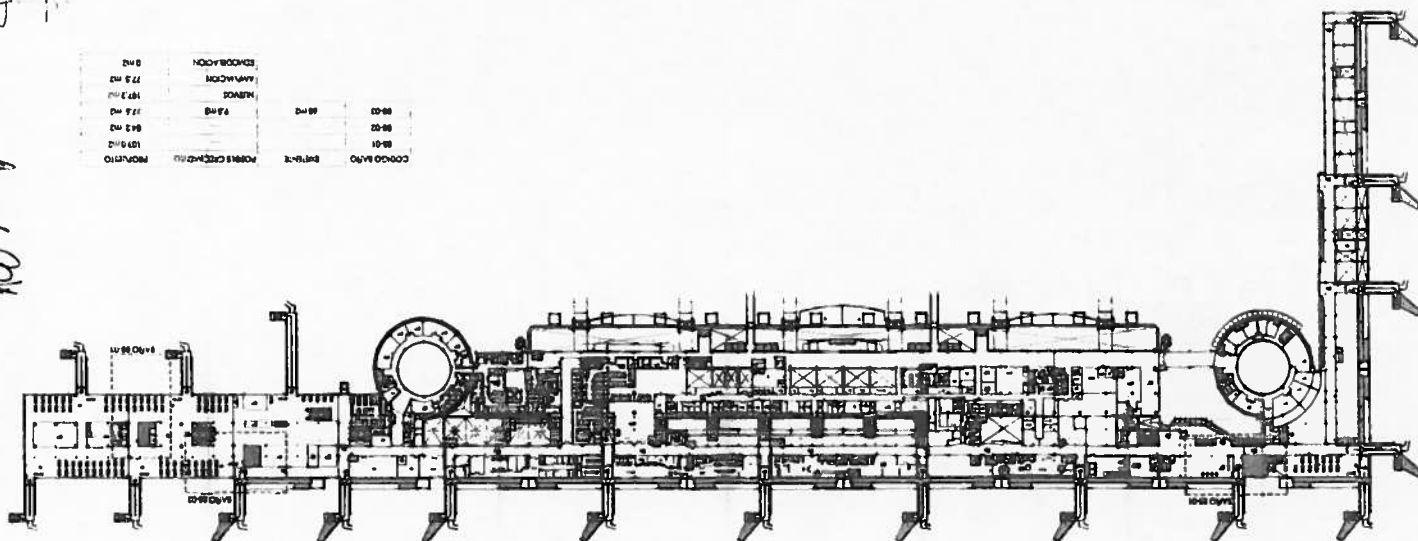
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN HOTEL

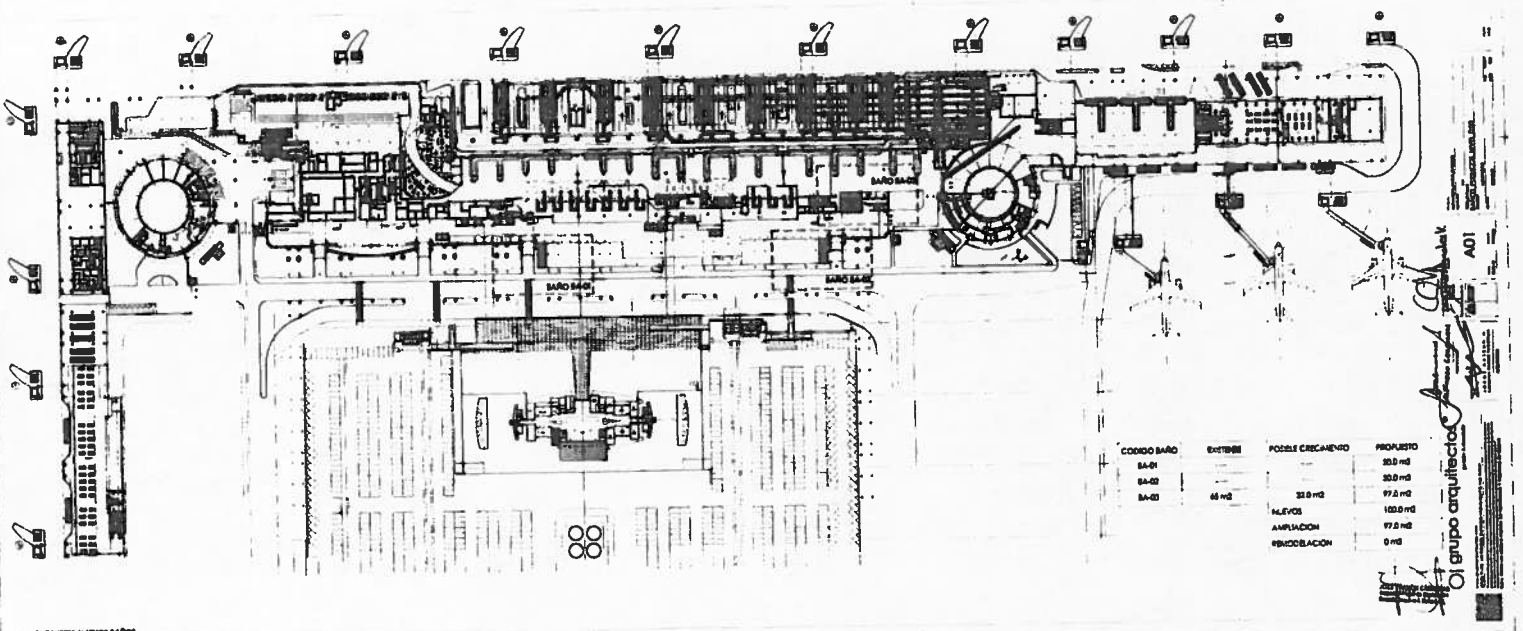
PLANTA DE LA ZONA DE SERVICIOS



HABITACION	
101	102
103	104
105	106
107	108
109	110
111	112
113	114
115	116
117	118
119	120
121	122
123	124
125	126
127	128
129	130
131	132
133	134
135	136
137	138
139	140
141	142
143	144
145	146
147	148
149	150
151	152
153	154
155	156
157	158
159	160
161	162
163	164
165	166
167	168
169	170
171	172
173	174
175	176
177	178
179	180
181	182
183	184
185	186
187	188
189	190
191	192
193	194
195	196
197	198
199	200
201	202
203	204
205	206
207	208
209	210
211	212
213	214
215	216
217	218
219	220
221	222
223	224
225	226
227	228
229	230
231	232
233	234
235	236
237	238
239	240
241	242
243	244
245	246
247	248
249	250
251	252
253	254
255	256
257	258
259	260
261	262
263	264
265	266
267	268
269	270
271	272
273	274
275	276
277	278
279	280
281	282
283	284
285	286
287	288
289	290
291	292
293	294
295	296
297	298
299	300
301	302
303	304
305	306
307	308
309	310
311	312
313	314
315	316
317	318
319	320
321	322
323	324
325	326
327	328
329	330
331	332
333	334
335	336
337	338
339	340
341	342
343	344
345	346
347	348
349	350
351	352
353	354
355	356
357	358
359	360
361	362
363	364
365	366
367	368
369	370
371	372
373	374
375	376
377	378
379	380
381	382
383	384
385	386
387	388
389	390
391	392
393	394
395	396
397	398
399	400
401	402
403	404
405	406
407	408
409	410
411	412
413	414
415	416
417	418
419	420
421	422
423	424
425	426
427	428
429	430
431	432
433	434
435	436
437	438
439	440
441	442
443	444
445	446
447	448
449	450
451	452
453	454
455	456
457	458
459	460
461	462
463	464
465	466
467	468
469	470
471	472
473	474
475	476
477	478
479	480
481	482
483	484
485	486
487	488
489	490
491	492
493	494
495	496
497	498
499	500
501	502
503	504
505	506
507	508
509	510
511	512
513	514
515	516
517	518
519	520
521	522
523	524
525	526
527	528
529	530
531	532
533	534
535	536
537	538
539	540
541	542
543	544
545	546
547	548
549	550
551	552
553	554
555	556
557	558
559	560
561	562
563	564
565	566
567	568
569	570
571	572
573	574
575	576
577	578
579	580
581	582
583	584
585	586
587	588
589	590
591	592
593	594
595	596
597	598
599	600
601	602
603	604
605	606
607	608
609	610
611	612
613	614
615	616
617	618
619	620
621	622
623	624
625	626
627	628
629	630
631	632
633	634
635	636
637	638
639	640
641	642
643	644
645	646
647	648
649	650
651	652
653	654
655	656
657	658
659	660
661	662
663	664
665	666
667	668
669	670
671	672
673	674
675	676
677	678
679	680
681	682
683	684
685	686
687	688
689	690
691	692
693	694
695	696
697	698
699	700
701	702
703	704
705	706
707	708
709	710
711	712
713	714
715	716
717	718
719	720
721	722
723	724
725	726
727	728
729	730
731	732
733	734
735	736
737	738
739	740
741	742
743	744
745	746
747	748
749	750
751	752
753	754
755	756
757	758
759	760
761	762
763	764
765	766
767	768
769	770
771	772
773	774
775	776
777	778
779	780
781	782
783	784
785	786
787	788
789	790
791	792
793	794
795	796
797	798
799	800
801	802
803	804
805	806
807	808
809	810
811	812
813	814
815	816
817	818
819	820
821	822
823	824
825	826
827	828
829	830
831	832
833	834
835	836
837	838
839	840
841	842
843	844
845	846
847	848
849	850
851	852
853	854
855	856
857	858
859	860
861	862
863	864
865	866
867	868
869	870
871	872
873	874
875	876
877	878
879	880
881	882
883	884
885	886
887	888
889	890
891	892
893	894
895	896
897	898
899	900
901	902
903	904
905	906
907	908
909	910
911	912
913	914
915	916
917	918
919	920
921	922
923	924
925	926
927	928
929	930
931	932
933	934
935	936
937	938
939	940
941	942
943	944
945	946
947	948
949	950
951	952
953	954
955	956
957	958
959	960
961	962
963	964
965	966
967	968
969	970
971	972
973	974
975	976
977	978
979	980
981	982
983	984
985	986
987	988
989	990
991	992
993	994
995	996
997	998
999	1000

O grupo arquitectónico

[illegible]

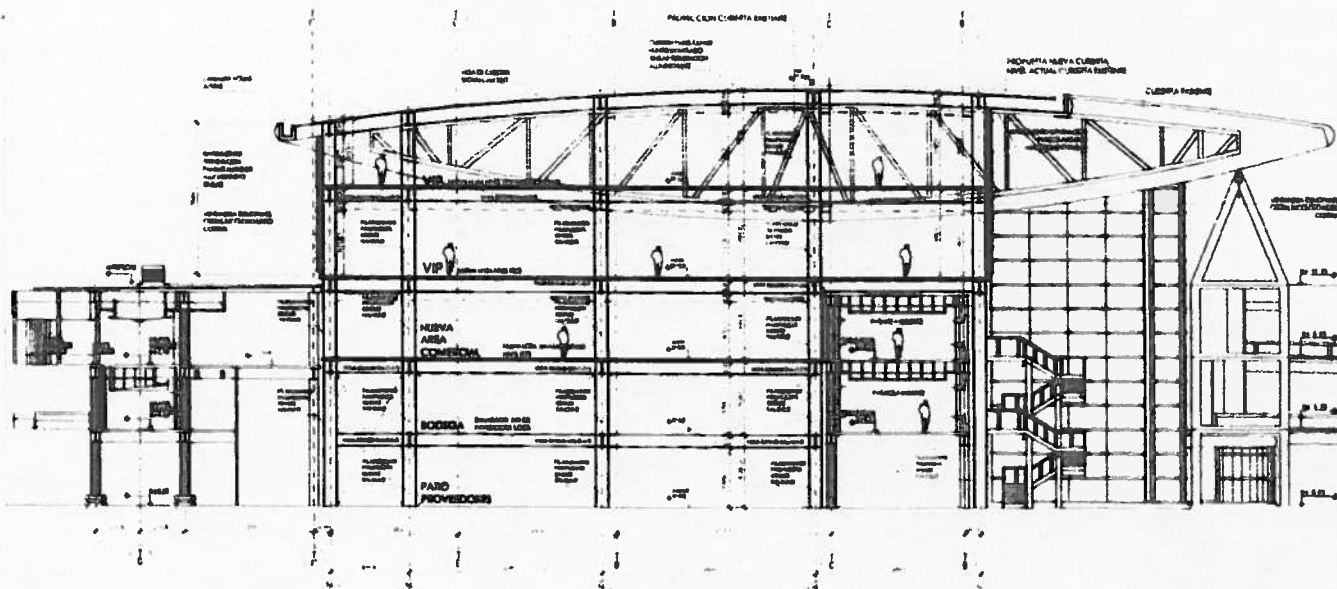


**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANOS ANEXO N° 5 ÍTEM 3

Anteproyecto Salón VIP



[Handwritten signature]

grupo arquitectos

proyecto a escala 1:500
 15 de mayo de 2010
 15 de mayo de 2010
 15 de mayo de 2010

E04

proyecto a escala 1:500
 15 de mayo de 2010
 15 de mayo de 2010
 15 de mayo de 2010

SECRET
REF ID: A66666
SECRET

EO3 -

ADAMS (2) WILLIAMSON
ADAMS (2) WILLIAMSON
ADAMS (2) WILLIAMSON

ALPHA 1000000 1000000 1000000
0000000

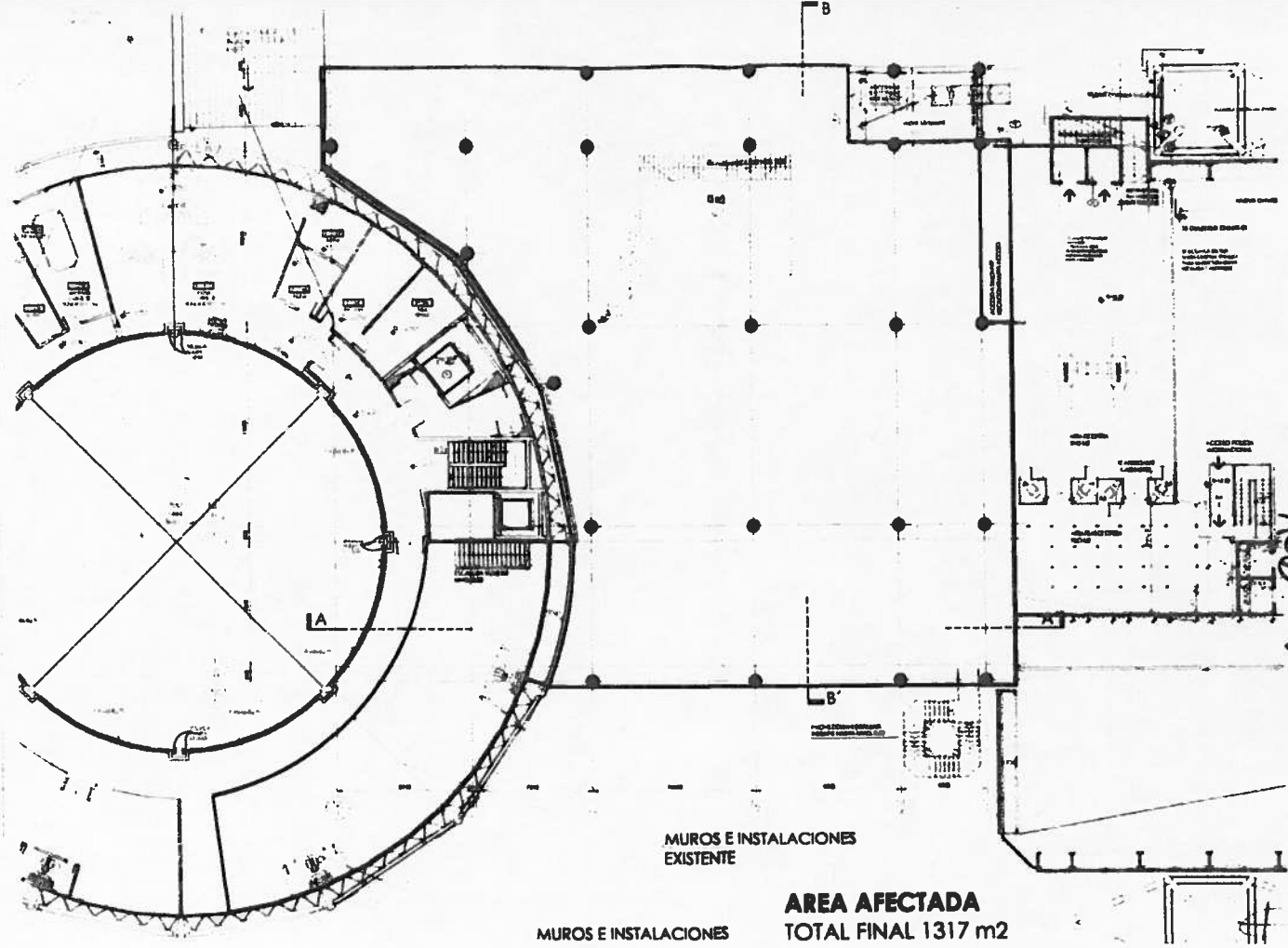
44-38861-1000

44-38861-1000

STANDARD UNIT
COURTESY LOTS

Grupo arquitectos
partida & 

1. **THE STATE OF TEXAS, COUNTY OF DALLAS.**
 2. **I, the undersigned, Judge of the District Court of the County of Dallas, State of Texas, do hereby certify that the within and foregoing is a true and correct copy of the original of the same as the same appears from the records of said Court.**
 3. **Witness my hand and the seal of said Court at Dallas, Texas, this 1st day of May, 1911.**
 4. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 5. **Attest:**
 6. **My Seal and the Seal of said Court.**
 7. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 8. **Attest:**
 9. **My Seal and the Seal of said Court.**
 10. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 11. **Attest:**
 12. **My Seal and the Seal of said Court.**
 13. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 14. **Attest:**
 15. **My Seal and the Seal of said Court.**
 16. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 17. **Attest:**
 18. **My Seal and the Seal of said Court.**
 19. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 20. **Attest:**
 21. **My Seal and the Seal of said Court.**
 22. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 23. **Attest:**
 24. **My Seal and the Seal of said Court.**
 25. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 26. **Attest:**
 27. **My Seal and the Seal of said Court.**
 28. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 29. **Attest:**
 30. **My Seal and the Seal of said Court.**
 31. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 32. **Attest:**
 33. **My Seal and the Seal of said Court.**
 34. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 35. **Attest:**
 36. **My Seal and the Seal of said Court.**
 37. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 38. **Attest:**
 39. **My Seal and the Seal of said Court.**
 40. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 41. **Attest:**
 42. **My Seal and the Seal of said Court.**
 43. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 44. **Attest:**
 45. **My Seal and the Seal of said Court.**
 46. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 47. **Attest:**
 48. **My Seal and the Seal of said Court.**
 49. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 50. **Attest:**
 51. **My Seal and the Seal of said Court.**
 52. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 53. **Attest:**
 54. **My Seal and the Seal of said Court.**
 55. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 56. **Attest:**
 57. **My Seal and the Seal of said Court.**
 58. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 59. **Attest:**
 60. **My Seal and the Seal of said Court.**
 61. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 62. **Attest:**
 63. **My Seal and the Seal of said Court.**
 64. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 65. **Attest:**
 66. **My Seal and the Seal of said Court.**
 67. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 68. **Attest:**
 69. **My Seal and the Seal of said Court.**
 70. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 71. **Attest:**
 72. **My Seal and the Seal of said Court.**
 73. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 74. **Attest:**
 75. **My Seal and the Seal of said Court.**
 76. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 77. **Attest:**
 78. **My Seal and the Seal of said Court.**
 79. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 80. **Attest:**
 81. **My Seal and the Seal of said Court.**
 82. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 83. **Attest:**
 84. **My Seal and the Seal of said Court.**
 85. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 86. **Attest:**
 87. **My Seal and the Seal of said Court.**
 88. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 89. **Attest:**
 90. **My Seal and the Seal of said Court.**
 91. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 92. **Attest:**
 93. **My Seal and the Seal of said Court.**
 94. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 95. **Attest:**
 96. **My Seal and the Seal of said Court.**
 97. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 98. **Attest:**
 99. **My Seal and the Seal of said Court.**
 100. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 101. **Attest:**
 102. **My Seal and the Seal of said Court.**
 103. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 104. **Attest:**
 105. **My Seal and the Seal of said Court.**
 106. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 107. **Attest:**
 108. **My Seal and the Seal of said Court.**
 109. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 110. **Attest:**
 111. **My Seal and the Seal of said Court.**
 112. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 113. **Attest:**
 114. **My Seal and the Seal of said Court.**
 115. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 116. **Attest:**
 117. **My Seal and the Seal of said Court.**
 118. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 119. **Attest:**
 120. **My Seal and the Seal of said Court.**
 121. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 122. **Attest:**
 123. **My Seal and the Seal of said Court.**
 124. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 125. **Attest:**
 126. **My Seal and the Seal of said Court.**
 127. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 128. **Attest:**
 129. **My Seal and the Seal of said Court.**
 130. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 131. **Attest:**
 132. **My Seal and the Seal of said Court.**
 133. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 134. **Attest:**
 135. **My Seal and the Seal of said Court.**
 136. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 137. **Attest:**
 138. **My Seal and the Seal of said Court.**
 139. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 140. **Attest:**
 141. **My Seal and the Seal of said Court.**
 142. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 143. **Attest:**
 144. **My Seal and the Seal of said Court.**
 145. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 146. **Attest:**
 147. **My Seal and the Seal of said Court.**
 148. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 149. **Attest:**
 150. **My Seal and the Seal of said Court.**
 151. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 152. **Attest:**
 153. **My Seal and the Seal of said Court.**
 154. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 155. **Attest:**
 156. **My Seal and the Seal of said Court.**
 157. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 158. **Attest:**
 159. **My Seal and the Seal of said Court.**
 160. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 161. **Attest:**
 162. **My Seal and the Seal of said Court.**
 163. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 164. **Attest:**
 165. **My Seal and the Seal of said Court.**
 166. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 167. **Attest:**
 168. **My Seal and the Seal of said Court.**
 169. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 170. **Attest:**
 171. **My Seal and the Seal of said Court.**
 172. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 173. **Attest:**
 174. **My Seal and the Seal of said Court.**
 175. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 176. **Attest:**
 177. **My Seal and the Seal of said Court.**
 178. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 179. **Attest:**
 180. **My Seal and the Seal of said Court.**
 181. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 182. **Attest:**
 183. **My Seal and the Seal of said Court.**
 184. **JOHN W. BROWN, Judge of the District Court.**
 185. **Attest:**
 18



MUROS E INSTALACIONES
EXISTENTE

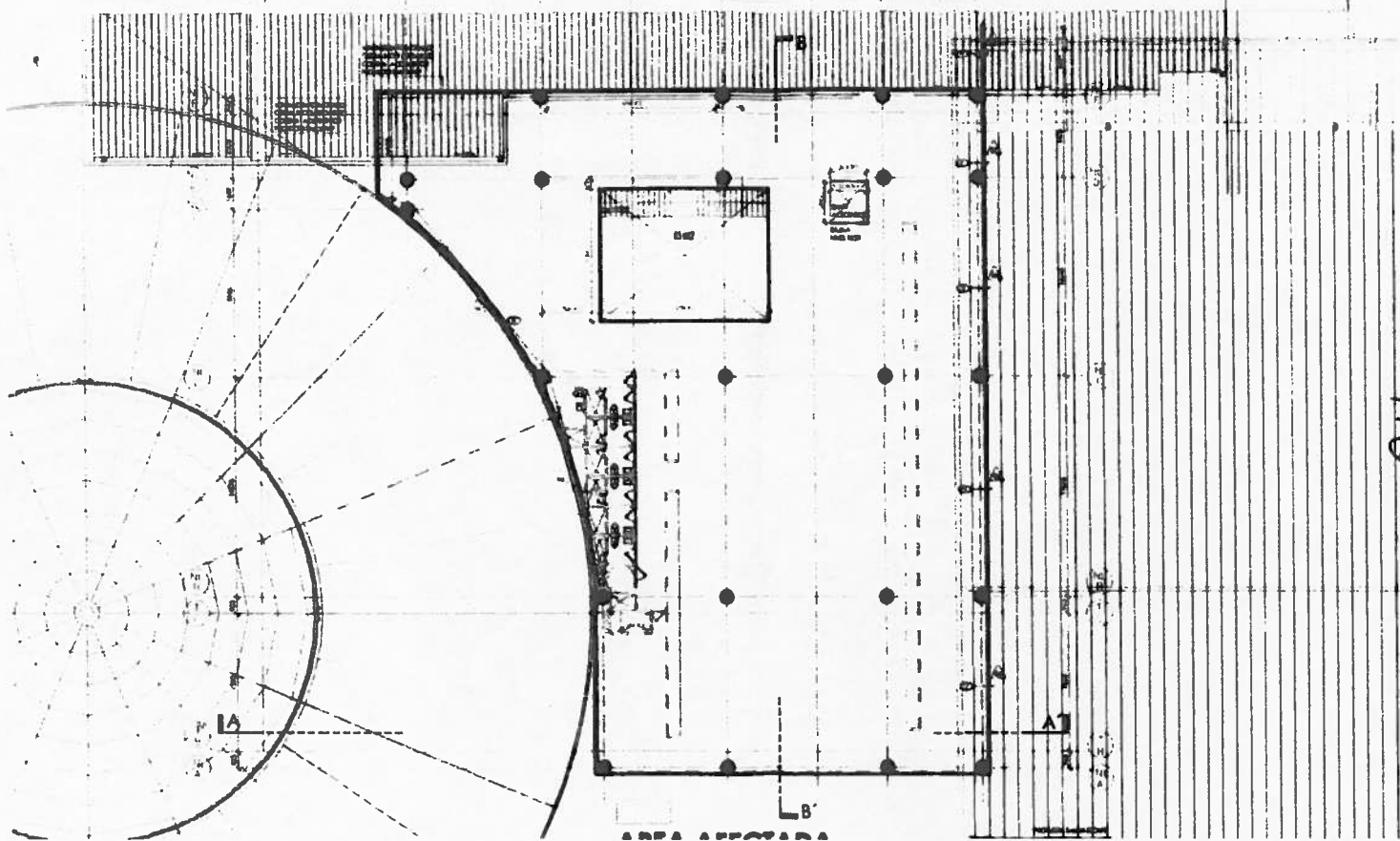
AREA AFECTADA
TOTAL FINAL 1317 m2

MUROS E INSTALACIONES

PLAN ANEJO 3.20
PROYECTO DE REFORMA Y AMPLIACION DE LA PLANTA DE LA BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

E02

[Handwritten signature]
el grupo arquitectos
C/ ALFONSO X el Magnifico, 10
41013 SAN BERNARDINO DE VALLADOLID (VLL) - VLL



ANEXO N° 5 ITEM N° 3
1.100

grupo arquitectos *[Signature]*

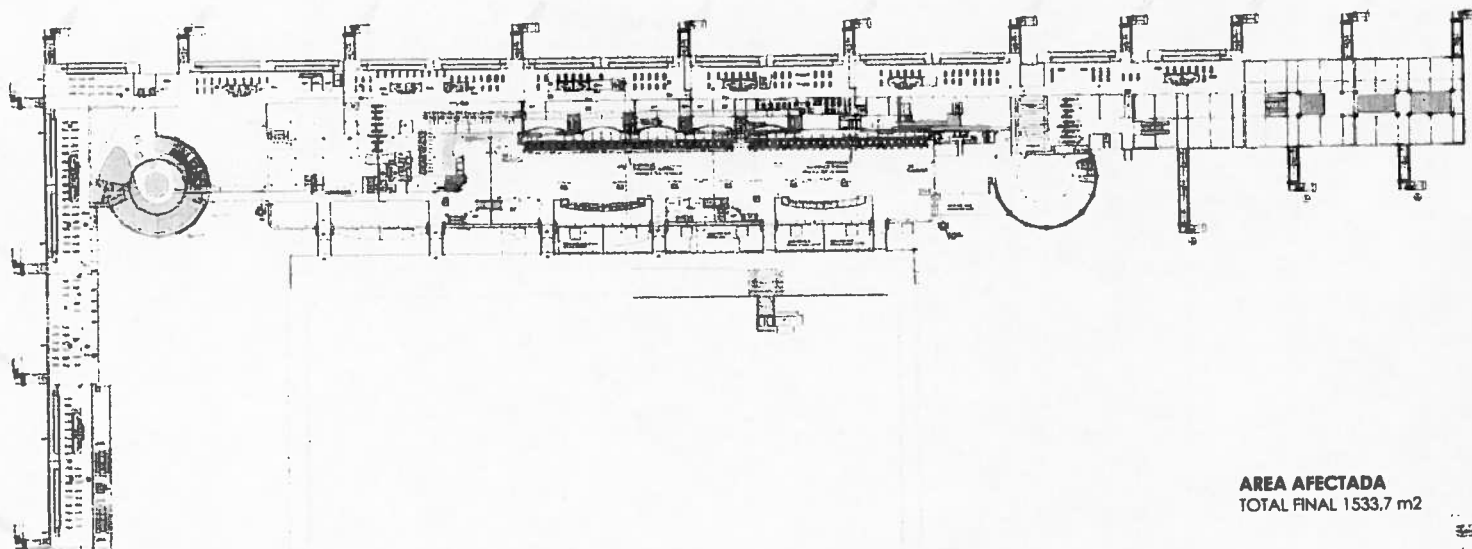
[Signature]

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANO ANEXO N° 5 ÍTEM 4

**Proyecto de Construcción de Losa Interior en
Rotonda Poniente**



AREA AFECTADA
TOTAL FINAL 1533.7 m2

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UNA RESERVA DE ALIMENTACIÓN
1. PLANTA DE 1533.7 m2

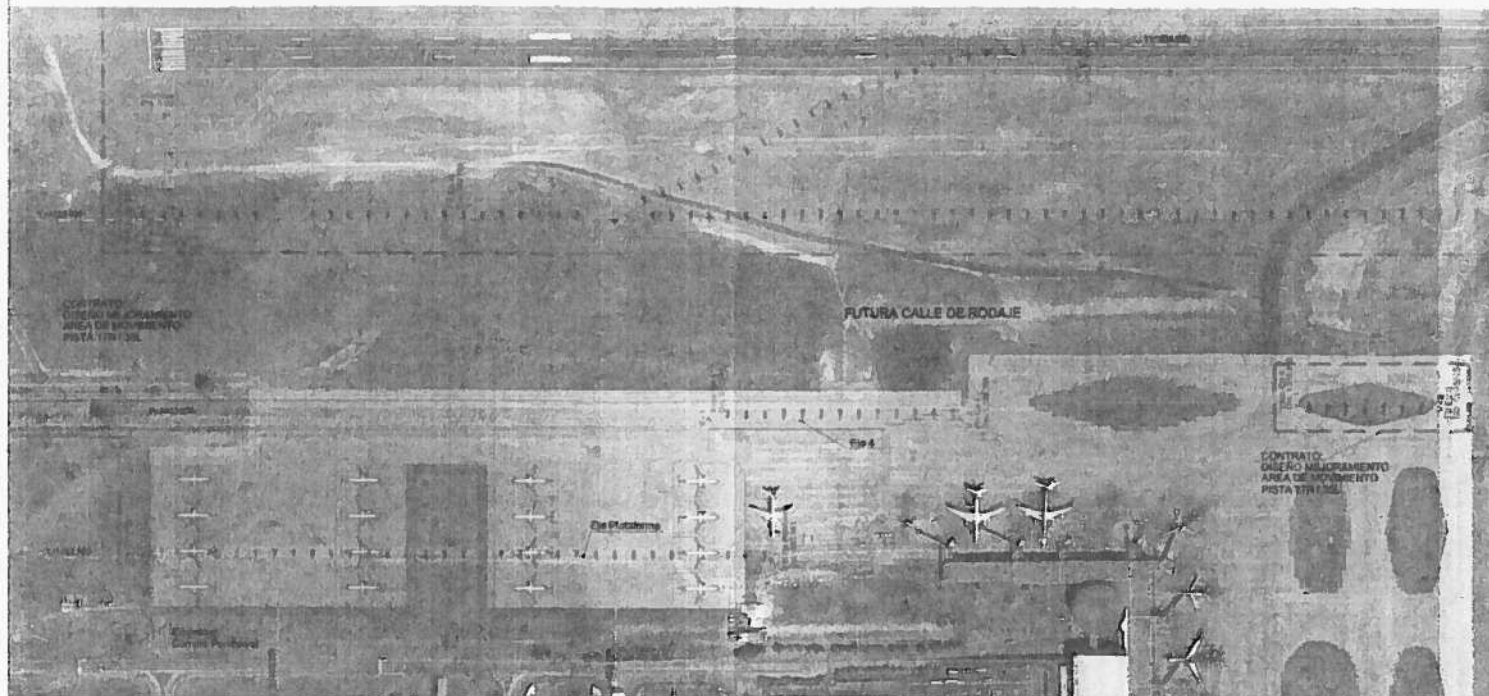
grupo arquitectónico

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANO ANEXO N° 6 ÍTEM 1

Plano Plataforma para estacionamientos remotos



UNIVERSIDAD DE CORDOBA 2012/12 Pág. 1

ghisolfo
INGENIERIA DE CONSTRUCCION



DATUM WGS 84
REDUCIDO AL 50%



- LEYENDA
- () PISTA DE DESPEGO Y ATERRIZAJE
 - () BARRIO AJUSTADO
 - () CARRETERA NACIONAL ASFALTADA
 - () PLANTACIONES ARBOLIZADAS
 - () PROYECTO DE PLANTACIONES ARBOLIZADAS
 - () ALBERGUE PARA ADONTO DE VIAJES

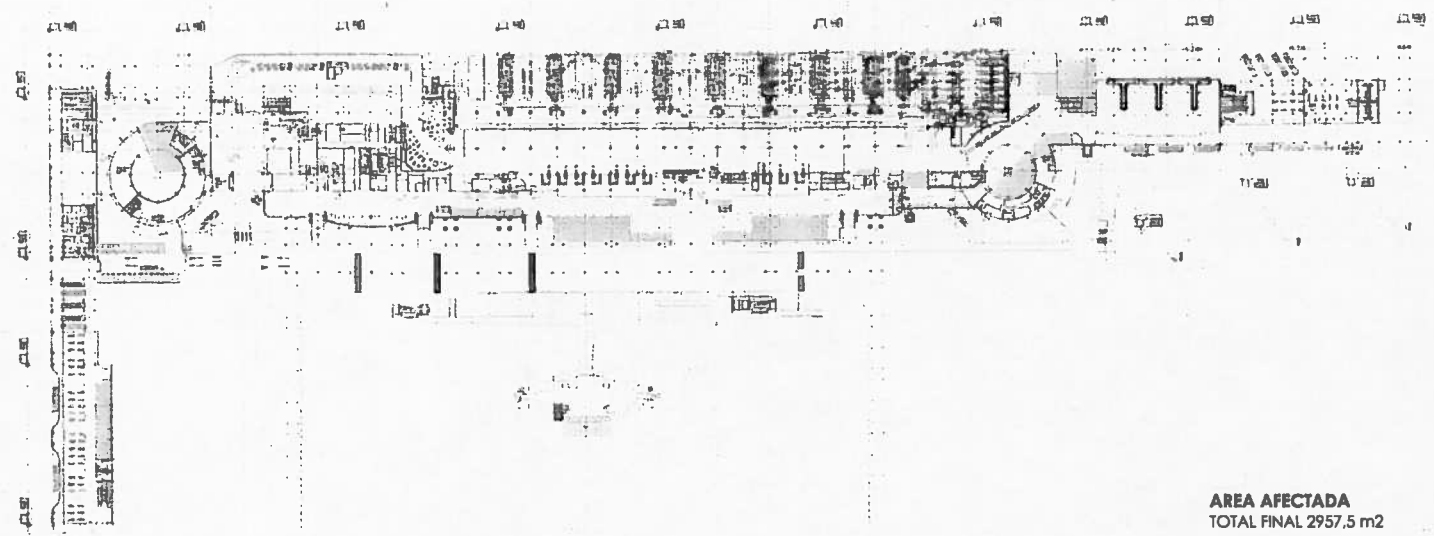
DIRECCION DE AEROPUERTOS	
PROYECTO DE OBRAS DE MEJORAMIENTO	ESTACION DE CALIFICACION Y SERVICIOS
ESTACION DE CALIFICACION Y SERVICIOS	ESTACION DE CALIFICACION Y SERVICIOS
DISEÑO AMPLIACION PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO	
ARTURO MENDO BENITEZ	
PLANTA GENERAL TERMINAL INTERNACIONAL	
A1	

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

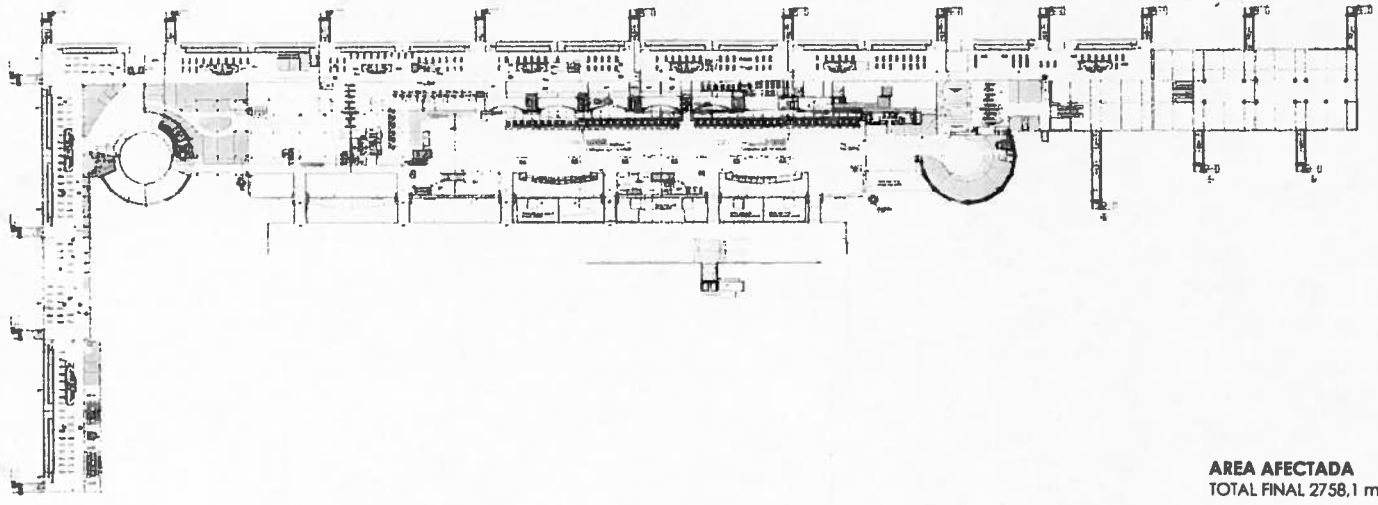
PLANOS ANEXO N° 6 ÍTEM 2

**Plano de Espacios Intervenidos y generados por
Fase 1**



AREA AFECTADA
TOTAL FINAL 2957,5 m2

grupo arquitectónico



AREA AFECTADA
TOTAL FINAL 2758,1 m2

Se trata de un proyecto de remodelación y ampliación de la zona de
servicio y de la zona de

grupo arquitecto
A3

**AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO**

CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 4

PLANOS ANEXO N° 6 ÍTEM 4

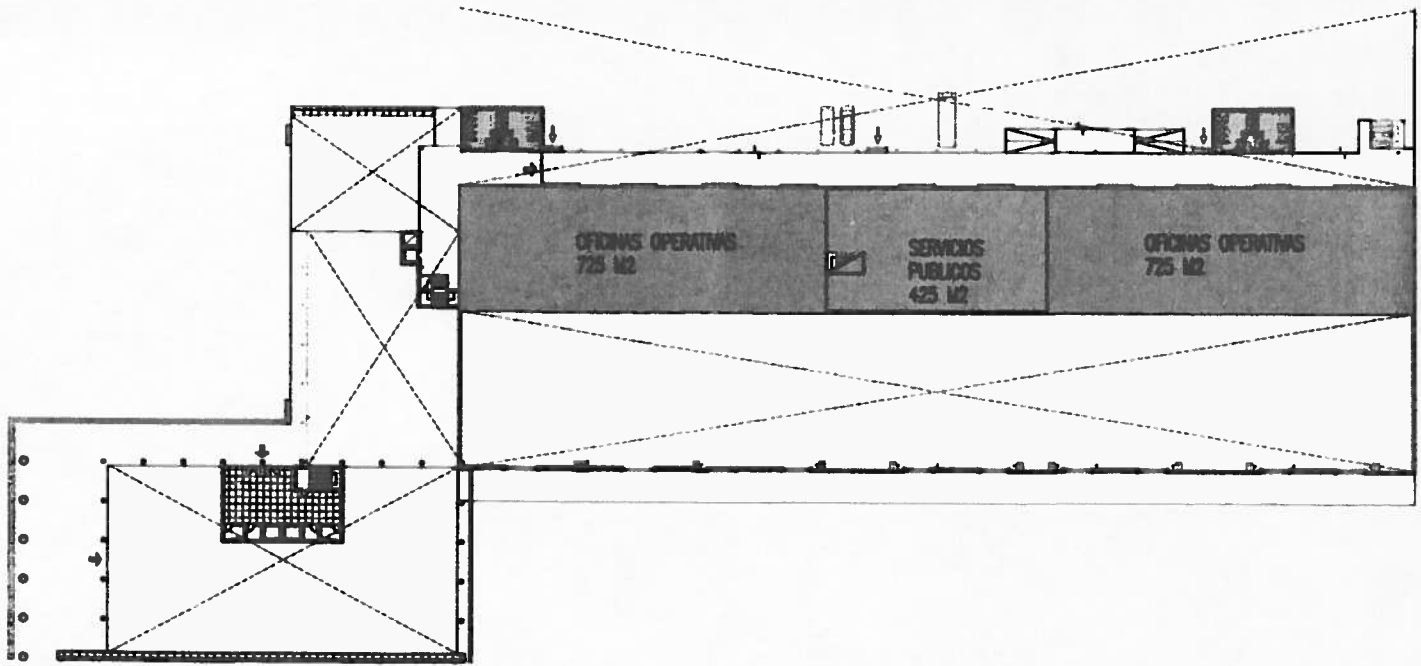
Planos de Anteproyecto Bodegas Sur



*James
Arthur Leonard*

FICHA	LAJUNA	OPERACION
PROYECTO: EDIFICIO BODEGAS SUR ORIENTE	FICHA-202-028-43	B
FECHA: 04-04-2013	ESTADO: XIII	
ACTIVIDAD: ARQUITECTURA	MODULO: 04.1	
PLANTA ENTREPISO NIVEL + 0.10	DEL: 001	
EDIFICIO BODEGAS SUR ORIENTE	ESCALA: 1:20	

PLANTA EDIFICIO BODEGA SUR PISO 2 NIVEL + 6.80

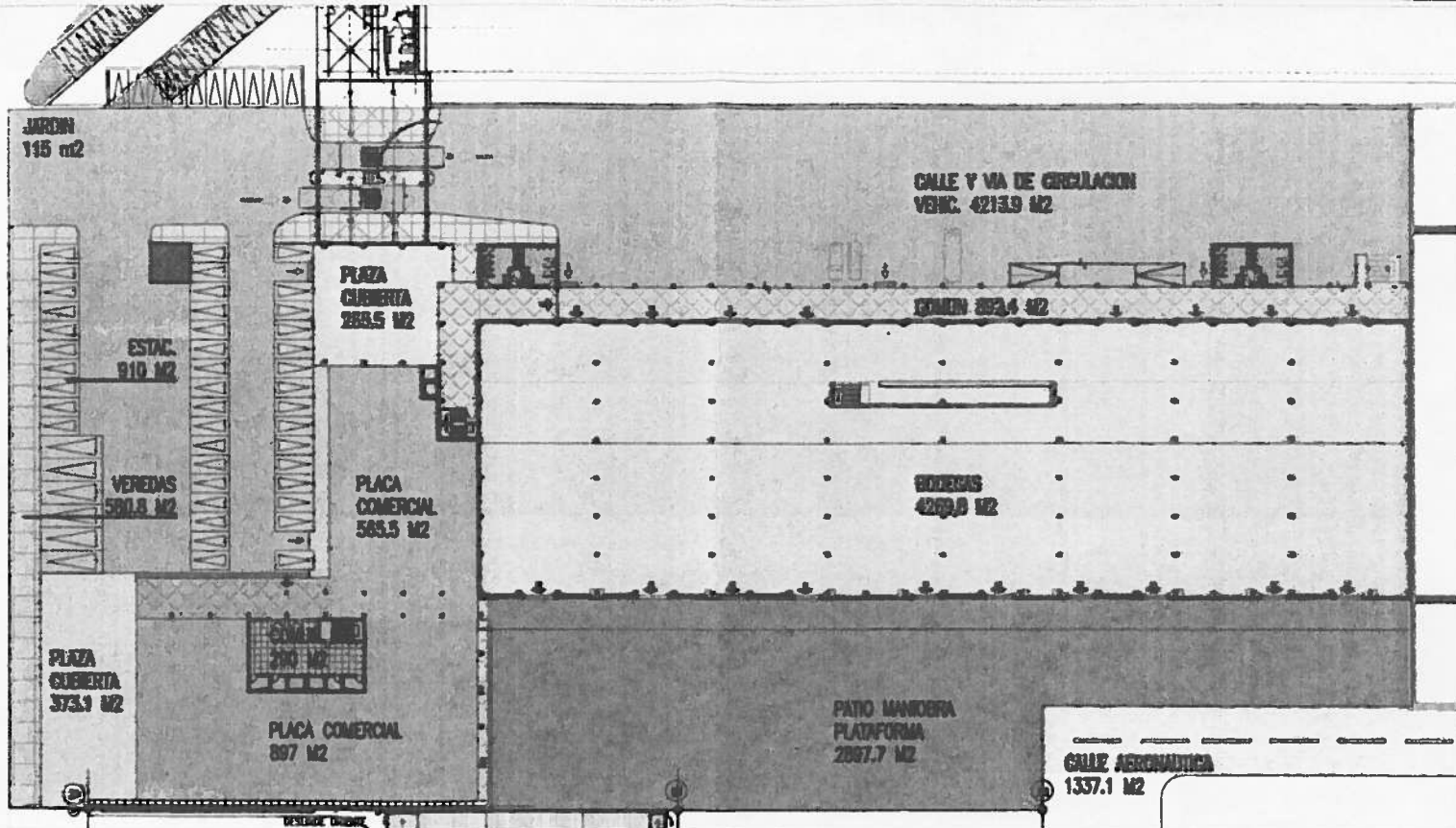



 CONSULTORIA EN
 INGENIERIA Y ARQUITECTURA
 Ing. Carlos Laguarda

① **ESQUEMA AREAS EDIFICIO BODEGA SUR ENTREPISO NIVEL + 3.00**

ESCALA 1 : 250

FICHA		PROYECTO	FECHA
PROYECTO	EDIFICIO BODEGA SUR ORIENTE	FECHA	04-04-2012
PROYECTO	ARQUITECTURA	FECHA	04-04-2012
PROYECTO	ESQUEMA AREAS ENTREPISO NIVEL + 3.00	FECHA	04-04-2012
PROYECTO	EDIFICIO BODEGA SUR ORIENTE	FECHA	04-04-2012



JOSE TRAMON CAJALAN
 Inspector Regional de Edificaciones
 Concejo Municipal de Lima 8. 01
[Signature]
 Antonio Llanos

① ESQUEMA AREAS EDIFICIO BODEGA SUR PISO 1 NIVEL ± 0.00

ESCALA 1 : 250

FICHA		
PROYECTO: EDIFICIO BODEGAS SUR ORIENTE	LEYENDA: FICHA-000-BOD-SUR-01	CONCEPTO: B
FECHA: 04-04-2012	ESCALA: 1:250	PROYECTISTA: [Logo]
ARQUITECTURA	ESQUEMA AREAS PISO 1, NIVEL ± 0.00	EDIFICIO BODEGAS SUR ORIENTE