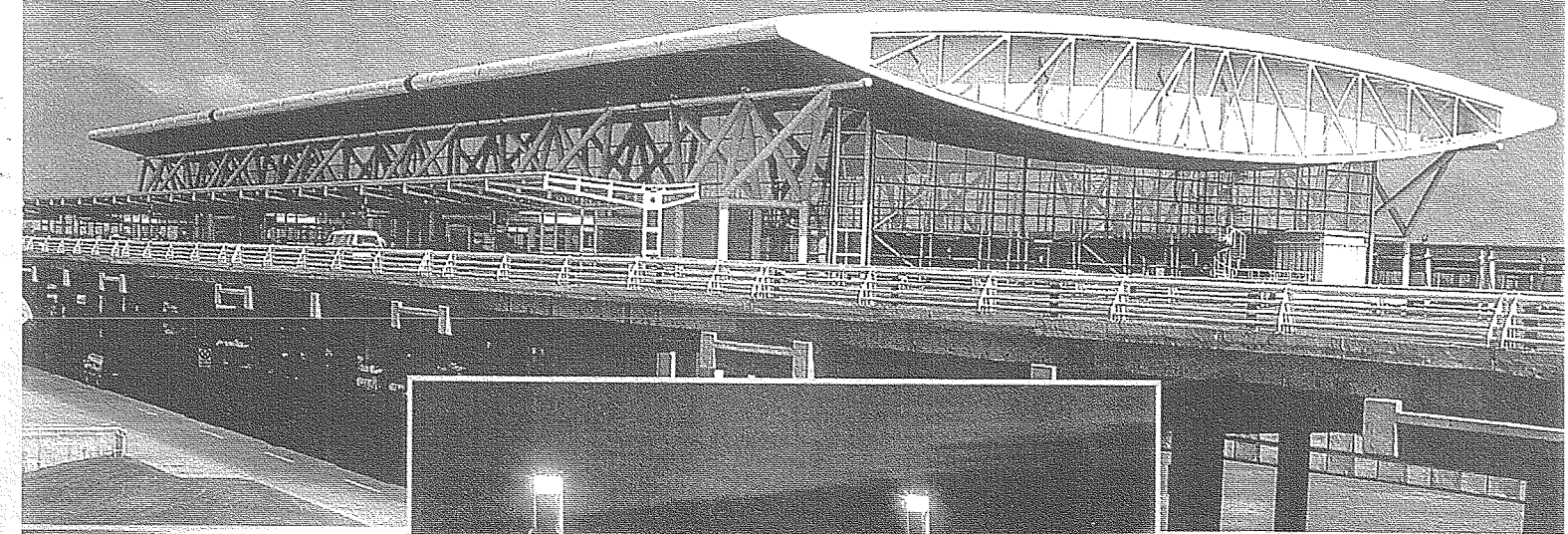
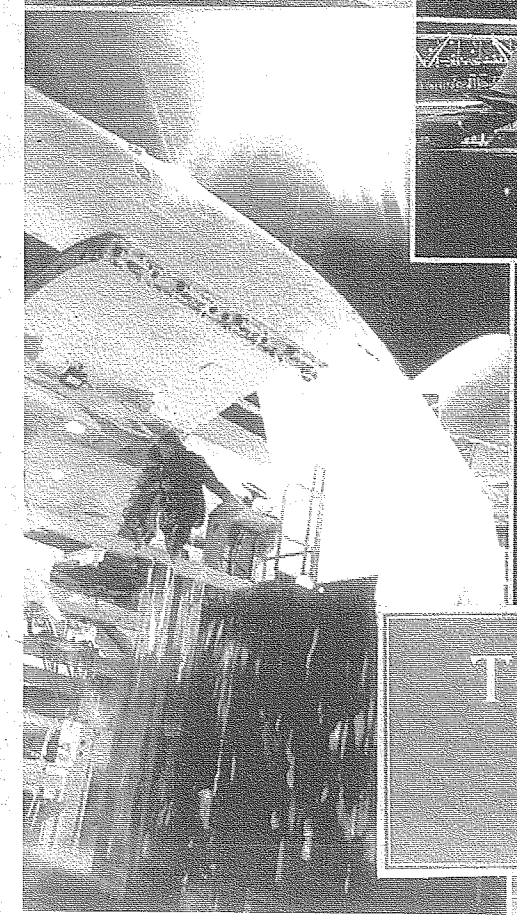
# CIRCULARES ACLARATORIAS

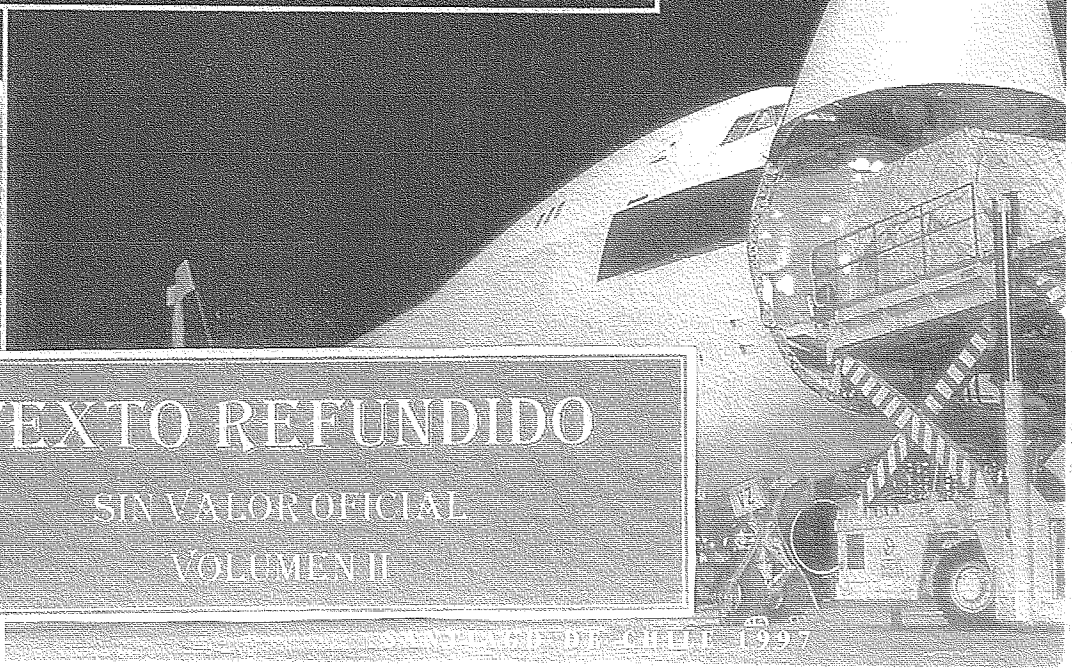
## CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENITEZ DE SANTIAGO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

CONCESIONES GRAN VIA
Para el desarrollo de todos







## TEXTO REFUNDIDO

SIN VALOR OFICIAL

VOLUMEN II

SEPTIEMBRE DE 1997

CENTRO DE DOCUMENTACION
C.G.C.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
COORDINACION GENERAL DE CONCESIONES
UNIDAD EJECUTIVA DE CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Y MULTISECTORIALES

# CIRCULARES ACLARATORIAS

## BASES DE LICITACION

## AEROPUERTO INTERNACIONAL ARTURO MERINO BENITEZ DE SANTIAGO

**Santiago de Chile**

CENTRO DE DOCUMENTACION
C.G.C.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

# CIRCULAR ACLARATORIA N° 1

SANTIAGO, 01 AGO 1997

DE: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A: SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1.- En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, B) Oferta Técnica, N° 6 Especificaciones del proyecto y de la ejecución de la Obra (Documento N° 6), letra b) Planes de Trabajo y Plazo para el Desarrollo de los Proyectos de Ingeniería y Ejecución de la Obra., se agrega el siguiente segundo párrafo:

**Deberá presentar además una estrategia y una metodología de los trabajos a realizar incluida la instalación y cuidado de las faenas. Esta deberá completarse con un programa preliminar en base a una Carta Gantt y a una programación secuencial de obras con indicación de la trayectoria crítica, confeccionada computacionalmente y con un listado de los recursos humanos y materiales que dispondrá para realizarlos. El programa debe abarcar también el desarrollo de la ingeniería y arquitectura del proyecto definitivo.**

**Los antecedentes solicitados deberán ser presentados en papel y en medios magnéticos (planilla con extensión .xls/Microsoft Excel versión 5.0 o superior).**

2.- En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, B) Oferta Técnica, N° 6 Especificaciones del proyecto y de la ejecución de la Obra (Documento N° 6), letra c) Equipamiento Aeroportuario, se elimina el segundo párrafo.

3.- En 1.4.7 *Garantía de Seriedad de la Oferta*, se elimina el quinto párrafo.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

4.- En 1.5.6 *Adjudicación del Contrato*, se reemplaza el quinto párrafo por el siguiente:

**El adjudicatario deberá, en el plazo que indique el Director General de Obras Públicas, reemplazar las boletas de garantía de Seriedad de la Oferta por otras con las mismas características exigidas en 1.4.7 de las presentes bases, cuyos plazos sean de 210 días a contar de la fecha de entrega. El no cumplimiento de esta obligación autoriza al MOP para hacer efectiva la garantía vigente, y para adjudicar la concesión al licitante que obtuvo el siguiente mejor puntaje. Una vez que el MOP reciba a conformidad las nuevas boletas, las anteriores serán devueltas en el plazo de 15 días.**

5.- En 1.7.4 *De la modificación del capital de la sociedad concesionaria*, se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

**El Inspector Fiscal podrá en cualquier tiempo, durante la vigencia del Contrato de Concesión, auditar el capital de la Sociedad Concesionaria de manera de comprobar el capital de la misma, y que los recursos han sido invertidos en el sentido señalado en el párrafo precedente.**

6.- En 1.8.3 *Garantías del Contrato*, se reemplazan los párrafos segundo y tercero por los siguientes:

**Si el Concesionario incumple cualquiera de las obligaciones señaladas en las presentes Bases de Licitación, el MOP podrá hacer efectiva la garantía correspondiente.**

**En caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, ésta deberá reconstituirse en el plazo de 15 días.**

7.- En 1.8.3.1 *Garantía de Construcción*, al final del primer párrafo donde dice "....El plazo de vigencia de la garantía será de 30 meses." se modifica por:

**"....El plazo de vigencia de la garantía será de 39 meses."**

8.- En 1.8.5.3 *Durante el Período de Explotación*, Tabla 1.8.5.3: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante la etapa de explotación, en Artículo Base donde dice "1.10.18" se modifica por:

**"1.10.17"**

9.- En 1.10.1 *Definición de Explotación de las Obras*, letra a), en el segundo párrafo del punto a.1 donde dice: "..., la mantención preventiva de la plataforma de aviones y de..." se modifica por:

**"..., la mantención preventiva de la plataforma de estacionamiento de aviones y de..."**

10.- En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra h) Servicios de gestión del Terminal de Carga, h.3 Normas de construcción y uso de áreas, al final del cuarto párrafo donde dice: "...y los documentos definidos y aprobados por la autoridad señalados en h.3." se modifica por:

**"...y los documentos definidos y aprobados por la autoridad señalados en h.2."**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

11.- En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra h) Servicios de gestión del Terminal de Carga, h.4.2 Transferencia de los ingresos por Contratos Existentes, se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

**La DGAC deberá traspasar al Concesionario los ingresos que le correspondan, provenientes de las futuras licitaciones de depósitos aduaneros en el área de concesión del Terminal de Carga, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las presentes bases.**

12.- En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso*, C. Disposiciones Generales, en C.3. donde dice: "...de exclusivos para el concesionario y la DGAC ni el MOP no podrá explotar ningún servicio..." se modifica por:

**"...de exclusivos para el concesionario y la DGAC y/o el MOP no podrán explotar ningún servicio..."**

13.- En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso*, C. Disposiciones Generales, en el primer párrafo del punto C.11 donde dice "...fijadas en las presentes bases, o cualquiera de sus condiciones, regulaciones o modalidades de explotación." se modifica por:

**"...fijadas en las presentes bases, o cualquiera de sus condiciones, regulaciones o modalidades de explotación, excluyéndose la tarifa por pasajero embarcado solicitada por el concesionario en su oferta."**

14.- En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso*, C. Disposiciones Generales, en el primer párrafo de C.17 donde dice: "...suspender temporalmente la prestación de un determinado servicio aeronáutico no comercial obligatorio." se modifica por:

**"...suspender temporalmente la prestación de un determinado servicio no aeronáutico comercial obligatorio."**

15.- En 1.10.4 *Sanciones por incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.10.3 o falta en la calidad y oportunidad de la prestación de los servicios definidos en el artículo 1.10.2*, en el segundo párrafo donde dice: "...del aeropuerto, y en general, cualquier otro arbitrio que tenga por finalidad eliminar, restringir o entorpecer..." se modifica por:

**"...del aeropuerto, y en general, cualquier otro arbitrio que tenga por efecto o finalidad eliminar, restringir o entorpecer..."**

16.- En 1.13.5 *Extinción de la Concesión por Incumplimiento Grave de las Obligaciones Impuestas al Concesionario*, en la letra g) donde dice: "...del aeropuerto, en general, cualquier otro arbitrio que tenga por finalidad eliminar, restringir o entorpecer..." se modifica por:

**"...del aeropuerto, en general, cualquier otro arbitrio que tenga por efecto o finalidad eliminar, restringir o entorpecer..."**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

17.- En 1.14.2 *Distribución de riesgos entre la Sociedad Concesionaria y el Estado*, letra b) Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria, donde dice "Luego procederá a revisar el cumplimiento de la siguiente relación:

$IA_0 > UF\ 9.952.179$" se modifica por:

**"Luego procederá a revisar el cumplimiento de la siguiente relación:**

**$IA_{0(m)} > UF\ 9.952.179$"**

18.- En 1.14.3 *Fórmula de Ajuste Tarifario y de su revisión*, en A.1 Reajuste por puesta en servicio provisoria "Fase Bravo", donde dice: "La tarifa se reajustará de la siguiente manera:

$$P_t = P_{t-1} * ( \alpha * (IPC_{t-1}) + (1- \alpha) * (D_{t-1}))$$

donde,

$P_t$ : es la tarifa en pesos ($) solicitada por el concesionario en su oferta económica." se modifica por:

**"La tarifa se reajustará de la siguiente manera:**

$$\mathbf{P_t = P_0 * [1 + \alpha * IPC_{t-1} + (1- \alpha) * D_{t-1}]}$$

**donde,**

**$P_0$: es la tarifa en pesos ($) solicitada por el concesionario en su oferta económica."**

19.- En 1.14.3 *Fórmula de Ajuste Tarifario y de su revisión*, en A.2 Reajuste semestral, donde dice: "Posteriormente a partir del 30 de Junio o del 31 de Diciembre de cada año de explotación según corresponda, la tarifa se reajustará de la siguiente manera:

$$P_t = P_{t-1} * ( \alpha * (IPC_{t-1}) + (1- \alpha) * (D_{t-1}))$$

donde,

$P_t$ : es la tarifa base reajustada para el año t de Explotación de la Concesión en pesos ($)." se modifica por:

**"Posteriormente a partir del 30 de Junio o del 31 de Diciembre de cada año de explotación según corresponda, la tarifa se reajustará de la siguiente manera:**

$$\mathbf{P_t = P_{t-1} * [1 + \alpha * IPC_{t-1} + (1- \alpha) * D_{t-1}]}$$

**donde,**

**$P_t$: es la tarifa reajustada para el año t de Explotación de la Concesión en pesos ($)."**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

20.- En 1.14.6.1 *Modificación de las obras y servicios*, se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

**En el caso de que proceda compensación o indemnización al concesionario, el MOP podrá utilizar tanto para la definición del monto de las obras como para la determinación de la indemnización o compensación que en su caso corresponda al concesionario, el mecanismo definido más adelante.**

21.- En 1.14.6.2 *Mecanismo de compensación o indemnización por nuevas inversiones*, en el séptimo párrafo donde dice: "Dónde $F_t$ es el nivel de impuestos considerado en el momento t y $T_t$ es el nivel de impuestos considerando el porcentaje $F_t$ de las utilidades brutas..." se modifica por:

**"$T_t$ es el nivel de impuestos considerando el porcentaje $F_t$ de las utilidades brutas..."**

22.- En 2.9.3.1 *Durante la Etapa de Desarrollo del Proyecto de Ingeniería*, al final del tercer punto donde dice: "....El proyecto de Impacto Ambiental no será sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), pero será sometido a la aprobación de la Unidad Técnica de Medio Ambiente (UTMA) del MOP." se modifica por:

**"....El estudio de impacto ambiental del concesionario será sometido a la aprobación de la Unidad Técnica de Medio Ambiente (UTMA) del MOP."**

23.- En 3.2.1 *Tarifa Máxima que podrá cobrar el licitante por cada pasajero embarcado*, en el segundo párrafo donde dice: "La tarifa que ofrezca el Licitante deberá ser menor a la Tarifa Máxima, la cual corresponde a $ 3.000. Esta tarifa..." se modifica por:

**"La tarifa que ofrezca el Licitante deberá ser menor o igual a la Tarifa Máxima, la cual corresponde a $ 3.000. Esta tarifa..."**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
DISTRIBUCIÓN
- Sres. Consorcio ADS
- Sres. Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Sres. Consorcio Aeropuerto A.M.B.
- Sres. Consorcio Airground AG
- Sres. Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Sres. Consorcio ASSA
- Sres. Consorcio Aeroportuario Hispano Alemán

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y CONCESIONES MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

- Sres. Consorcio Aeropuerto Santiago
- Sres. Consorcio Santiago 2.000
- Sres. Consorcio ADC/Trizechahn
- Sres. Consorcio Ferrovial-Agroman
- Sres. Consorcio CIAS
- Sres. Consorcio CODAIS
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales
- Secretaría DGOP
- Oficina de Partes DGOP
- Sr. Roberto Salinas B. - Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Dirección de Aeropuertos
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

# CIRCULAR ACLARATORIA Nº 2

SANTIAGO, [illegible]

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1. En 1.7.2.2 *Equipo profesional del concesionario*, A. Requisitos del constructor de la obra, en el cuarto párrafo, se elimina el punto:

   "• Fundaciones de Pilotes (4-O.C), si es el caso"

2. En 1.10.22 *Infraestructura y concesiones existentes que se entregan a la sociedad concesionaria*, se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

   **El MOP entregará a la sociedad concesionaria la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre al inicio de la Fase Alfa señalada en 1.9.9. Este acto se efectuará mediante anotación del Libro de Obra.**

3. En 3.3.1 *Primer Tramo (Tarifa y Calificación Técnica)*, en el primer párrafo donde dice: "Para todos los licitantes que soliciten una tarifa menor a la Tarifa Máxima y el plazo según 3.2.2 letra a), se determinará ..." se modifica por :

   **"Si uno o más de los licitantes ofrece una tarifa menor a la Tarifa Máxima y el plazo según 3.2.2 letra a), se determinará ..."**

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 8)

1. Las recepciones por fase, se señalan importantes cambios en los ingresos a percibir por el concesionario ¿Cuál sería la diferencia operativa entre la fase Bravo y la fase Charlie, a excepción de la modificación del Canal González, para los efectos de apresurar en integro de los porcentajes a traspasar al concesionario?.

**Respuesta:**

**La Fase Bravo incluye sólo las obras indicadas en el artículo 1.9.9 de las Bases de Licitación y la Fase Charlie comprende la totalidad de las obras señaladas en los artículos 1.2.3 y 2.4 de las Bases de Licitación.**

(ref. 9)

2. Debe entenderse que en atención a que desde el inicio de la concesión, al concesionario se le responsabiliza de la mantención, aseo y demás aspectos operativos asociados. ¿El pago de estos servicios será de cargo del concesionario durante el período de construcción, sin que reciba ingresos por algún concepto durante dicho período?.

**Respuesta:**

**La administración por parte del concesionario se iniciará con la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes o Fase Alfa, conforme a lo señalado en el artículo 1.9.9 de las Bases de Licitación.**

(ref. 10)

3. Los planos de construcción o "as built", se entienden se realizan para tener copia fidedigna de lo realizado. ¿Es posible que sólo se entreguen planos "as built" de aquellas obras que han sufrido modificaciones con relación a los planos del proyecto aprobados?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 12)

4. En atención a que se deberá efectuar algunas expropiaciones, las que pueden producir demoras en las recepciones que se señalan, impactando los ingresos de la concesionaria. ¿Cómo se indemnizará al concesionario si se producen esas posibles demoras?.

**Respuesta:**

**Remítase al artículo 1.9.15 de las Bases de Licitación.**

(ref. 14)

5. ¿Es posible que para la asignación de counters y oficinas de diversos servicios, se asigne por un mínimo indispensable para el servicio de las compañías que operan y el saldo de los espacios destinados a estos efectos se licite a los interesados en aumentar el espacio en el que estén interesadas?.

Respuesta:

**Véase el artículo 1.10.2., III A), letras e) y f) de las Bases de Licitación.**

(ref. 16)

6. También en lo relacionado con el FREE SHOP, en las Bases se señala en numerosas oportunidades que el concesionario debe cumplir lo dispuesto en D.L. 211 de 1973, con el fin de evitar conductas monopólicas. ¿En atención a ese principio, por qué no puede arrendarse otra superficie a otra empresa administradora de FREE SHOP, o cuáles serían los impedimentos del actual contrato, si existen mercaderías en exclusividad o restricciones de ingreso a otras firmas?

Respuesta:

**Véase la Ley N° 19.288 publicada en el Diario Oficial con fecha 09 de Febrero de 1994 (D.O. 09.02.94), modificada por las leyes N° 19.341 (D.O. 27.10.94) y N° 19.420 (D.O. 23.10.94), que autoriza el establecimiento y funcionamiento de Almacenes de Venta Libre que señala.**

(ref. 17)

7. El concesionario debe tomar los seguros que correspondan para resarcir los daños a terceros. ¿Cómo debe ser el procedimiento, cuándo a juicio del concesionario, los daños a las instalaciones o interrupciones a cualquier servicio sean responsabilidad de terceros?.

Respuesta:

**El concesionario determinará el procedimiento a aplicar según el caso.**

(ref. 18)

8. Si los seguros contratados son revisados y aprobados por el MOP, en relación a daños a terceros. ¿Porqué debe el concesionario, tal como se señala en las Bases, pagar la diferencia del daño por sobre lo liquidado por la compañía, sería entendible que se aplicara a los montos afectados por el deducible. ¿No sería justo que si hubiera diferencias éstas las definiera la Justicia Ordinaria?.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 19)

9. En caso de fuerza mayor o decisión de la autoridad que suspenda o limite el goce de la concesión por cualquier razón. ¿Cómo se indemnizará al concesionario, por los ingresos no percibidos?.

Respuesta:

**Véase artículo 23 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 20)

10. En relación a lo anterior, si se produjeran algunos daños y/o destrucciones totales o parciales a instalaciones o equipos, dado que la orden emanó de la autoridad. ¿Será la autoridad la que devuelva a la situación inicial todo estos eventuales daños a su costo, liberando de estos gastos al concesionario?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 21)

11. Dada la inversión requerida y la eventual ampliación que pudiera definirse para el Aeropuerto AMB, durante el plazo de concesión. ¿El Estado garantiza que no optará por un solución alternativa de aeropuerto, fuera de los actualmente en operación, al menos es un radio de 100 km., es decir este concesionario tendrá exclusividad de la operación de aeropuertos mayores en esa zona de referencia?.

**Respuesta:**

**Remítase a las Bases de Licitación**

(ref. 23)

12. En el acápite sobre riesgos compartidos por el Estado y los concesionarios, en la fórmula acerca de coparticipación del Estado, pudiere entenderse que el 50% de coparticipación al ser desde el inicio, podría ser compartir el total de los ingresos desde el mes de cumplimiento | > 9.952.179 UF y no sólo la diferencia sobre ese monto. ¿Podría, para evitar futuras dudas, entregarse un ejemplo?.

**Respuesta:**

**El Estado y el Concesionario compartirán los ingresos por pasajeros embarcados cuando se cumpla la condición señalada en el artículo 1.14.2 letra b) de las Bases de Licitación.**

(ref. 24)

13. En la etapa de explotación todos los activos estarán cubiertos por pólizas de seguros revisadas por el MOP y las contingencias a precaver por el Estado sólo serán riesgos operativos y de gestión. ¿Podría cambiarse en esta etapa la boleta de garantía de UF 300.000 a 13 años, por una póliza de una compañía de seguros, en las cuales existe experiencia internacional?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en 1.8.3.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 30)

14. Las Bases señalan que de adoptarse el anteproyecto referencial se deberá complementar con a lo menos en los siguientes aspectos:
"Presentar un desglose completo y lo más detallado posible de todas las partidas del proyecto".
¿Que se entiende por PARTIDAS del proyecto?
En 6 a) Presupuesto de Inversión se dice .... en PARTIDAS e ITEMS.... con sus respectivos precios unitarios .... y en el formulario 3 se señalan ITEMS.
en el formulario 5 se indican Etapas.

Agradeceremos, en consecuencia definir los términos:
PARTIDAS - ITEMS y ETAPAS ..... alguno de ellos son sinónimos?

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Partida: Es la denominación para una actividad que conforma una unidad medible de la obra.**

**Item: Denominación para uno o más componentes de una partida. Si es una, es además la Partida.**

**Etapa: Denominación usada para definir la ejecución, en una unidad de tiempo, de una o varias partidas. Las etapas pueden ser simultáneas, con desfase o consecutivas.**

(ref. 31)

15. En 1.4.5 en el punto 2
Las personas naturales y jurídicas extranjeras, no residentes en el país, deberán nombrar un mandatario chileno con domicilio en Chile.
Queremos solicitar cual es la definición de nacional y extranjera y residencia, en particular que se nos señalara que elemento da a un prometido consorcio la nacionalidad chilena y su residencia. Derechamente nuestro consorcio que nacionalidad tiene, según el Ministerio de Obras Públicas.

Respuesta:

**Para los efectos señalados en 1.4.5 N° 2 Designación de representante o mandatario, todos los consorcios licitantes deberán nombrar un mandatario chileno con domicilio en Chile. Para ello, se deberá designar al representante mediante un poder simple firmado por los representantes legales de los licitantes.**

(ref. 35)

16. Con respecto a la habilitación de la Nueva Torre de Control, agradeceremos contestar la siguiente consulta:
¿Qué período de tiempo será necesario a partir de la Recepción Provisoria del Edificio de la Nueva Torre de Control, para proceder al equipamiento, instalaciones especiales, amoblamiento, marcha blanca del funcionamiento etc. para habilitar los servicios de la Nueva Torre de Control.

Respuesta:

**Se requiere un plazo de 4 meses, contados a partir de la recepción provisoria, para equipar, colocar en servicio y operar en marcha blanca la nueva Torre de Control.**

**Se deberá tener presente además, que la DGAC requiere de un plazo de 8 meses contados desde la aprobación del Inspector Fiscal del proyecto de detalle de la nueva Torre de Control, para definir y gestionar la compra de las instalaciones y equipos necesarios para su habilitación.**

(ref. 42)

17. Solicitamos una visita a terreno con ITO, y las facilidades correspondientes para visitar en forma continua las obras, con proveedores-especialistas-operadores-etc. Además las facilidades para tomar fotografías y video.

**Respuesta:**

**El procedimiento de visitas a terreno se encuentra definido en el documento "Procedimiento de Visita al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", el cual ha sido entregado a los licitantes.**

(ref. 46)

18. En 1.7.2.2 de las bases se solicita cumplir con los registros MOP. Una de las especialidades que se solicita es la 4OC, que corresponde a Pilotes y tablaestacas MARITIMAS.
Creemos que la especialidad 10OC Fundaciones, cubre el ámbito de pilotes, por lo tanto, se debiera eliminar la exigencia de tener la especialidad 4OC.

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 47)

19. Existen una serie de concesiones y operadores, cuyos deberes y obligaciones serán entregados al futuro Concesionario.
Agradeceremos, si es posible, entregar listados computacionales con el máximo de antecedentes, para poder definir los esquemas de operación de la concesión. En caso de no poder obtener estos antecedentes en la forma solicitada, solicitamos que se nos entreguen en UN sólo dossier completo.
Hemos recibido alguna información al respecto, pero en forma dispersa, pero se necesita una consolidada y traspasada, además a un sólo plano.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

(ref. 48)

20. En relación al punto 1.4.5.2. de las Bases de Licitación de la Concesión para el Terminal de Pasajeros Arturo Merino Benítez "Designación de representante o mandatario", le rogamos nos indiquen si las personas residentes en Chile de nacionalidad extranjera pueden ostentar la mencionada representación, ya que de la redacción de las Bases parece deducir que el mandatario debe ser chileno.

**Respuesta:**

**Remítase a la Respuesta N° 16 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 51)

21. Si existe una lista de equipos que el operador aeroportuario debe proveer y si existe una lista de equipos que deben ser transferidos por la DGAC al nuevo concesionario.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en los artículos 1.10.22 y 2.4.8 de las Bases de Licitación.**

(ref. 53)

22. Se precisa saber si en la parte "Experiencia del operador" (1.4.5 N° 9) se avalúa también la certificación de calidad ISO 9000. Opinamos, a este respecto, que de todas maneras se debe considerar su evaluación en términos de puntuación.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 54)

23. Se precisa saber si en la actual práctica operativa, los locales son entregados a los subconcesionarios a la rústica o con un nivel de acabado mayor.

**Respuesta:**

**Las áreas para locales han sido entregadas de acuerdo a diferentes modalidades, que van desde plantas libres hasta áreas con diferentes grados de terminaciones.**

(ref. 56)

24. En relación a las mangas móviles actuales, quién las construyó y quién administra la manga personal del concesionario o de la CNA.

**Respuesta:**

**El fabricante de los cuatro puentes de embarque móviles del Aeropuerto Arturo Merino Benítez es STEARNS (EE.UU.). Actualmente la operación de los puentes de embarque la realizan los operadores de servicios de plataforma y la DGAC mantiene un servicio de supervisión del uso de los puentes de embarque.**

(ref. 57)

25. Se necesita saber si la sociedad que gestiona el Duty Free actual tiene algún monopolio o exclusividad y si es posible desarrollar otro duty free que funcione paralelamente con el existente.

**Respuesta:**

**Véase la Ley N° 19.288 (D.O. 09.02.94), modificada por las leyes N° 19.341 (D.O. 27.10.94) y N° 19.420 (D.O. 23.10.94), que autoriza el establecimiento y funcionamiento de Almacenes de Venta Libre que señala.**

(ref. 58)

26. Se requiere conocer si el mecanismo del mínimo garantizado es obligatorio o si es posible, como ya ha sucedido en otras concesiones del MOP, que el proponente decida no utilizarlo.

**Respuesta:**

**El mecanismo establecido en 1.14.2 de las Bases de Licitación es obligatorio.**

(ref. 59)

27. Se pide confirmar que entre las obras a realizar no está previsto un nuevo terminal para la carga. En este caso se pregunta si su eventual construcción es un derecho del concesionario.

**Respuesta:**

**Véanse los Artículos 1.2.3 y 2.4, y en especial lo señalado en 1.10.2, III A), letra h), todos de las Bases de Licitación.**

(ref. 60)

28. Se necesita aclarar el punto 3.2.2 ya que no parece lógico que si el Licitante ofrece una tarifa menor a $ 3.000, su oferta queda limitada a 180 meses como plazo máximo de concesión y, en cambio si ofrece la tarifa de $ 3.000 tenga derecho a solicitar un plazo de concesión mayor a 180 meses.

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 74)

29. Se indica en las Bases Párrafo 1.9.9 que la fase Bravo tendrá que ser terminada el 15/12/99. ¿Qué pasa en caso de un atraso en el proceso de licitación?

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación**

(ref. 109)

30. ¿La tasa de embarque que recibirá el concesionario, incluye a los pasajeros en tránsito?

**Respuesta:**

**Véase artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 110)

31. En el artículo 1.10.21 en lo referente al seguro por catástrofe, se señala que el beneficiario único será el MOP. ¿Cuándo se traspasan esos fondos al concesionario en caso de Siniestro?

**Respuesta:**

**Estos fondos serán traspasados una vez que haya sido aprobado por el MOP el programa de reconstrucción de la obra presentado por el concesionario, donde conste la destinación total de dichos fondos a la reconstrucción.**

(ref. 111)

32. No está definido en las bases de licitación los procedimientos y responsabilidades en cuanto a fuerza mayor y sus consecuencias sobre el servicio a la deuda; se tendrían que definir los procedimientos y responsabilidades para los eventos que se puedan asegurar.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en el artículo 1.12 de las Bases de Licitación.**

(ref. 112)

33. No se prevé en el contrato, plazo para que el concesionario pueda arreglar las situaciones objeto de la(s) multa(s); tampoco se prevé un tope a las multas. ¿Cuáles son los procedimientos para corregir las infracciones antes de la aplicación de la multa?

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 113)

34. Se considera que con U.T.M. 1.000 de multas al año el MOP puede poner término al contrato. ¿Qué pasa con el servicio a la deuda en ese caso, y en el resto de los casos de término de contrato?

**Respuesta:**

**Véase lo establecido en los artículos 27 y 28 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 114)

35. En relación al pago en mayor plazo por aumentos de obras. ¿Qué pasa con sobrecosto de financiamiento hasta que comience a correr el mayor plazo?

**Respuesta:**

**Remítase a las Bases de Licitación.**

(ref. 115)

36. ¿Qué pasa en caso que un cambio de ley o un cambio de la normativa chilena o internacional relacionada con el manejo aeronáutico, provoca un cambio en la economía del proyecto? (inversión imprevista, costos de operación más altos que lo previsto...)

**Respuesta:**

**Véase artículo 19 inciso 3° del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 121)

37. En el ítem 1.5.2, rubro b), se solicita aclarar si la expresión "determinado factor" significa un Documento, o puede significar una parte de un Documento.

**Respuesta:**

**Un "determinado factor" significa un Documento para los efectos de lo previsto en la letra b) del párrafo 9 del artículo 1.5.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 122)

38. El ítem 1.9.1 establece que la aprobación de los proyectos será dentro de los treinta días después de la presentación de los antecedentes. Teniendo en cuenta el cumplimiento de los plazos contractuales, solicitamos al MOP considerar un plazo menor.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 123)

39. En el ítem 1.9.9 se detallan los ítems que constituyen la Fase Bravo. Pedimos indicar cuales son los ítems que conforman la Fase Charlie.

Respuesta:

**Los ítems que componen la Fase Charlie corresponden a la totalidad de las obras señaladas en los artículos 1.2.3 y 2.4 de las Bases de Licitación.**

(ref. 139)

40. Con referencia al ítem 2.6.3, favor aclarar como se relaciona la información solicitada en el tercer párrafo con la información solicitada en el ítem 1.4.5 -6b. Favor aclarar mejor los requerimientos de este ítem.

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 1.**

(ref. 157)

41. En el apartado 1.10.2.IIIg "Almacén de Venta Libre o Duty Free", se dice que el Concesionario realizará los ingresos en la parte correspondiente a la DGAC.

**Respuesta:**

**Véase Resolución Exenta N° 01177, de fecha 30.06.95, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y Servicio Nacional de Aduanas.**

(ref. 159)

42. El contrato actual con el Concesionario del Duty Free, define tanto la superficie, la ubicación y los productos que puede vender.
Con la nueva ampliación es de suponer que se modificarán las condiciones anteriores.
¿Cómo se regularán y definirán las nuevas condiciones?.

**Respuesta:**

**Véase la Ley N° 19.288 (D.O. 09.02.94), modificada por las leyes N° 19.341 (D.O. 27.10.94) y N° 19.420 (D.O. 23.10.94), que autoriza el establecimiento y funcionamiento de Almacenes de Venta Libre que señala.**

(ref. 162)

43. En el plano 2110-DG-004 se indica fase I año 1998-2002. Además de una secuencia numerada de ejecución.
Señalar cuando se ejecuta esta fase I y las secuencias numeradas.
Por otra parte existen planos con Fase II (Año 2003-2007) y Fase III (Año 2008-2112) ¿Cuándo se ejecutan estas obras ? ¿Durante el período de explotación? ¿Cómo se financian?.
Agradeceremos aclarar fechas, tiempos, financiamiento.

**Respuesta:**

**Remítase a lo establecido en el Anteproyecto Referencial.**

(ref. 164)

44. En pág. 77 de BA, en el punto 2.414 Demolición de infraestructura Existente en el área de terminal de carga, se señala que "Se demolerá el actual control de acceso de aduana, el edificio del SAG (720m29).
En el plano 2110-DG-007, aparece un cuadro con 13.717 $m^2$ a demoler además de pavimento y losas.

Favor definir, que se demuele exactamente y cuando.

**Respuesta:**

**Remítase a lo establecido en Anteproyecto Referencial.**

(ref. 165)

45. En el punto siguiente de las BA, 2.4.15 Construcción de NUEVOS edificios en el área de terminal de carga, se dice que se construirá el nuevo edificio del SAG 1150 $m^2$, además del control de acceso para Aduanas.
La pregunta es no se construirá otro edificio. ¿Quién construirá los 5 galpones y oficinas que suman 25.000 $m^2$, que figuran en planos?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo establecido en el Anteproyecto Referencial.**

(ref. 167)

46. Artículo 1.8.3, Garantías
Los eventos que constituyen un incumplimiento de contrato, en particular aquellos descritos en las letras g), k) y l) parecen innecesariamente estrictos. Contemplaría el MOP modificar dichas cláusulas?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 168)

47. Artículo 1.10.2. III.a.c., Acceso al aeropuerto
Cuál será la proporción de los ingresos que por concepto de acceso al aeropuerto corresponderán al concesionario?.

**Respuesta:**

**Véase el Decreto Supremo MOP Nº 20 de fecha 12 de Enero de 1996 (D.O. 08.03.96), que adjudica contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez".**

(ref. 169)

48. Artículo 1.14.2, Riesgo compartido
    I. ¿Cuándo empezará a operar el ingreso mínimo garantizado (fase ALFA; BRAVO o CHARLIE)?.
    II. El ingreso mínimo garantizado está establecido para una duración de 13 años. Si la concesión es otorgada por un período mayor se variarán dichas fechas?.
    III. ¿Cómo se aplicará el ingreso mínimo garantizado durante las fases ALFA y BRAVO.

**Respuesta:**

I. **El ingreso mínimo garantizado empieza a operar a partir de la fecha de puesta en servicio provisoria de la totalidad de la obra o Fase Charlie, conforme a lo señalado en el artículo 1.14.2 letra a) de las Bases de Licitación.**
II. **No.**
III. **Véase primera parte de la presente Respuesta.**

(ref. 170)

49. Artículo 1.14.3., Fórmula de Ajuste Tarifario.
Es necesario precisar las definiciones de los índices de la fórmula. Son ellos valores absolutos, porcentajes u otros?.

**Respuesta:**

**Véanse Rectificaciones N°18 y N°19 de la Circular Aclaratoria N° 1. Los valores son absolutos y no porcentajes.**

(ref. 172)

50. Artículo 1.9.15., Expropiaciones
Si elementos ajenos causan retraso en la fase BRAVO recibirá el concesionario una compensación?.

**Respuesta:**

**Si hay retraso en el proceso expropiatorio se aplicará lo señalado en el 1.9.15 de las Bases de Licitación.**

(ref. 173)

51. Artículo 1.10.15., Cesión de la Concesión
Puede el contrato de concesión ser utilizado como un colateral para las operaciones financieras a realizar.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en el artículo 43 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 174)

52. Artículo 1.10.20., Tarifas máximas por $m^2$ de arriendo
¿Cómo se define y cuál es la flexibilidad del concesionario para realizar obras sobre lo denominado "sitio eriazo urbanizado".

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.10.2, III A, letra h) de las Bases de Licitación.**

(ref. 175)

53. Artículo 1.10.21., Seguro por eventos catastróficos
I. ¿Qué tipo de seguro se requiere y cuáles son los eventos contemplados en esta categoría?.

II. Un seguro con un 1% de deducible máximo puede resultar extremadamente costoso (o imposible de obtener). Consideraría el MOP revisar esta condición?.

III. Se requiere que los seguros por riesgos catastróficos sean tomados con el MOP como único beneficiario. Significa esto que se deberán tener una doble cobertura?.

**Respuesta:**

**I. Las Bases de Licitación establecen los requisitos mínimos que deben contener las pólizas, otorgándole al concesionario la libertad necesaria para elegir el tipo y las modalidades que cubran sus riesgos.**

**II. y III. Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 178)

54. Artículo 1.8.5., Violaciones y multas
Existirá un período de gracia antes de sancionar al concesionar si se detecta que éste hubiese cometido una infracción?.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 35 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 201)

55. Relacionado con el 1.9.9 Puesta En Servicio De Las Obras, Pág. 29 en que se definen fases "Alfa", "Bravo" y "Charlie" con sus correspondientes Hitos, consultamos sí se puede presentar una programación distinta a la propuesta, manteniendo la fecha de inauguración parcial del 15.12.99.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 203)

56. Referente al Punto 1.4 De Las Ofertas, pág. 4, y Puntos relacionados, deseamos sugerirles que el MOP admita adicionalmente a las Ofertas Técnica Y Económica, según Anteproyecto Referencial O Alternativo propuestas técnicas y económicas (en un sobre cerrado y firmado) que, aún apartándose de algunos criterios de diseño, introduzcan claras mejoras en beneficio en beneficio del proyecto.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 204)

57. En este sentido, creemos que luego de la evaluación de Las Ofertas Técnica Y Económica según lo previsto en las Bases y previo a la Adjudicación, el MOP podría reservarse el derecho de abrir y evaluar la propuesta técnica y económica de los dos o tres licitantes con mayor puntaje.
Según el resultado de esta evaluación facultativa la concesión se podría adjudicar en base a la oferta o en base a las citadas propuestas.
En caso de admitir nuestra sugerencia debería revisarse las Bases convenientemente.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 6)

58. En las Bases de Licitación y en las especificaciones entregados por Geotécnica Consultores se señala que debe entregarse junto con la oferta, no sólo los equipamientos, materiales y maquinaria considerada en la ejecución de las obras, sino además los catálogos, manuales de operación y detalles técnicos específicos.

¿Es posible que se considere en la oferta opciones distintas, al menos de los equipamientos menos relevantes, y que posteriormente a la asignación de la concesión y antes de la ejecución se entreguen esos datos para la aprobación de la Inspección Fiscal, y en evento que su calidad o serviciabilidad no sean aceptadas, se opte por lo señalado en el Anteproyecto?

**Respuesta:**

**Remítase a lo indicado en el documento 1100-ET-AR-102 del Anteproyecto Referencial. No obstante, la entrega de los catálogos y detalles técnicos específicos es obligatorio.**

(ref. 7)

59. ¿Es aceptable por el M.O.P., que aceptando el Proyecto Referencial en lo referido a Arquitectura y estructura del edificio terminal; para mejorar las condiciones comerciales se redistribuyan los espacios destinados a sectores de comercio y algunos sectores de atención a público, para lo cual en la oferta, entendemos que sólo sería necesario presentar los planos de esas modificaciones específicas y la memoria explicativa de su funcionalidad en atención a que la idea matriz del proyecto arquitectónico no ha sido alterada?

**Respuesta:**

**Eventualmente se puede reubicar el sector de comercio, en dimensión y tipo, sin variar la disposición de atención al pasajero en lo referente a la ubicación de los servicios aeroportuarios, respetando la disposición actual de flujo y la concepción arquitectónica existente.**

(ref. 22)

60. En las BALI se indica que será responsabilidad del Concesionario obtener los permisos para efectuar el desvío del Canal González ¿Existe acuerdo entre el M.O.P. y los canalistas para efectuar ese desvío?

**Respuesta:**

**Para efectuar el desvío de este canal, es necesario presentar el proyecto definitivo a la aprobación de la Asociación de Canalistas Sociedad Canal del Maipo y luego proceder de acuerdo con lo estipulado en el Código de Aguas. El diseño del canal de desviación debe ser de similares características al existente en cuanto a caudal a conducir en ese trayecto y a calidad constructiva. Además se deben trasladar los marcos partidores que existan en el tramo donde se eliminará el canal y no se debe**

**afectar el riego de los regantes durante el período de construcción de las obras de desviación del canal.**

(ref. 26)

61. De los antecedentes recibidos en conjunto con las bases, falta el siguiente documento, que igualmente agradeceremos que se nos proporcione a la brevedad.

DOCUMENTO: 1000-RP-DG-104

**Respuesta:**

**El documento 1000-RP-DG-104: Bases Técnicas, está contenido en las Bases de Licitación y no corresponde a un documento independiente.**

(ref. 43)

62. Solicitamos a usted tener a bien proporcionar los antecedentes y estadísticas, con los cuales se definieron, los CRITERIOS DE DISEÑO, que se definen en 1000-CD-DG-001. Del mismo modo, se necesita saber con qué datos se dimensionan los diversos tipos de EQUIPAMIENTO del aeropuerto.

**Respuesta:**

**Los antecedentes y estadísticas referenciales se encuentran contenidos en el informe "Ampliación Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benitez - Informe Preliminar Estrategia de Desarrollo, Programa, Plan Maestro", que forma parte del Anteproyecto Referencial.**

**El equipamiento se dimensionó en base a los datos contenidos en dicho informe.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF/AVG
**Distribución:**
-Consorcio ADS
-Consorcio Americas Aviation Association/Chile
-Consorcio Aeropuerto AMB
-Consorcio Airground A.G.
-Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
-Consorcio ASSA
-Consorcio Aeroportuario Hispano-Aleman
-Consorcio Aeropuerto Santiago
-Consorcio Santiago 2000
-Consorcio ADC/Trizechahn
-Consorcio Ferrovial-Agroman
-Consorcio CIAS
-Consorcio CODAIS
-Oficina de Partes DGOP-MOP
-Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
-Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
-Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
-Archivo

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

# CIRCULAR ACLARATORIA N° 3

SANTIAGO, 18 AGO 1997

DE: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A: SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1.- En 1.5.2 *Estudio y Evaluación de la Oferta Técnica*, en el cuarto párrafo donde dice: "Para evaluar estos factores, cada uno de los integrantes de la Comisión de Evaluación, asignará una nota de 0 a 5.0, sin decimales..." se modifica por:

**"Para evaluar estos factores, cada uno de los integrantes de la Comisión de Evaluación, asignará una nota de 0 a 5, sin decimales..."**

2.- En 1.8.3 *Garantías del Contrato*, modificado por la Rectificación N° 6 de la Circular Aclaratoria N° 1, se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

**Si el Concesionario incumple cualquiera de las obligaciones señaladas en las presentes Bases de Licitación, el MOP hará efectiva la garantía correspondiente.**

3.- En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra g) Almacén de Venta Libre o Duty Free Shop, en el primer párrafo donde dice: "El concesionario recibirá los ingresos en la parte correspondiente a la DGAC conforme a la Resolución (E) N°00117 de 30.06.95..." se modifica por:

**"El concesionario recibirá los ingresos en la parte correspondiente a la DGAC conforme a la Resolución (E) N° 01177 de 30.06.95..."**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES CONCESIONES D.G.O.P. MOP

4.- En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra h) Servicios de gestión del Terminal de Carga, h.2 Normas que regulan los servicios de gestión del Terminal de Carga, en el segundo párrafo donde dice: "El MOP entregará como parte del Anteproyecto Referencial el Plano Regulador y una Ordenanza de Construcción, documentos que en conjunto..." se modifica por:

**"El MOP entregará como parte del Anteproyecto Referencial el Plano Regulador y una Ordenanza Local de Construcción para el Terminal de Carga, documentos que en conjunto..."**

5.- En 1.14.2 *Distribución de riesgos entre la Sociedad Concesionaria y el Estado*, en el primer párrafo donde dice: "En la presente Concesión se estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado, el cual permite distribuir en forma adecuada los riesgos originados por la incertidumbre en el flujo..." se modifica por:

**"En la presente Concesión se estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado, el cual permite distribuir los riesgos originados por la incertidumbre en el flujo..."**

6.- En 1.14.6.1 *Modificación de las obras y servicios*, se reemplazan los párrafos tercero y cuarto por los siguientes:

**Si la nueva inversión es solicitada por el concesionario de acuerdo al Artículo 20 DS MOP Nº 900 de 1996, el concesionario deberá proponer asimismo el tipo de obras a realizar, su valoración y posible incidencia en el régimen económico del contrato. Si es aceptada por el MOP, con acuerdo del Ministerio de Hacienda, se firmará el convenio a que se refiere el inciso primero del artículo 20 del DS MOP Nº 900.**

**Por razones de interés público, el MOP podrá realizar y pagar las obras que estime pertinentes siempre que éstas no hayan podido ser exigidas a la Sociedad Concesionaria. En este caso, las obligaciones de mantenimiento, reparación y eventual reconstrucción de las obras construidas será de responsabilidad del Estado, así como la eventual responsabilidad frente a terceros por el estado en que se encuentre.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
DISTRIBUCIÓN
- Sres. Consorcio ADS
- Sres. Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Sres. Consorcio Aeropuerto A.M.B.
- Sres. Consorcio Airground AG
- Sres. Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Sres. Consorcio ASSA
- Sres. Consorcio Aeroportuario Hispano Alemán
- Sres. Consorcio Aeropuerto Santiago

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

- Sres. Consorcio Santiago 2.000
- Sres. Consorcio ADC/Trizechahn
- Sres. Consorcio Ferrovial-Agroman
- Sres. Consorcio CIAS
- Sres. Consorcio CODAIS
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales
- Oficina de Partes DGOP
- Sr. Roberto Salinas B. - Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Dirección de Aeropuertos
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 4

SANTIAGO, 29 AGO 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso, C. Disposiciones Generales*, se agrega al final el siguiente punto C.18:

   C.18 **Las instituciones o servicios públicos que deban desempeñar funciones de administración o de orden y seguridad pública en el aeropuerto quedarán eximidos del pago de cualquier derecho o cobro por concesiones y gastos comunes.**

2. En 1.14.7 *Aspectos Tributarios*, se reemplaza la letra b) por la siguiente:

   b) **El IVA correspondiente a las obras de construcción deberá ser facturado cada 6 meses al MOP. Para ello la Sociedad Concesionaria presentará al Inspector Fiscal una relación de los documentos que respaldarán la emisión de las facturas, con la indicación de los montos e IVA correspondiente. Los documentos podrán ser revisados por el MOP en las oficinas de la Sociedad Concesionaria. Una vez que el Inspector Fiscal haya aprobado los documentos presentados, para lo que tendrá un plazo de 30 días, la Sociedad Concesionaria emitirá las correspondientes facturas. El pago del IVA de la factura se hará dentro de los 30 días contados desde la fecha de presentación de la misma.**

   **La aceptación de dicha factura no implicará aprobación de las obras ni del avance de éstas por parte del Inspector Fiscal.**

3. En 1.14.7 *Aspectos Tributarios*, se agrega la siguiente letra c):

   c) **El IVA correspondiente de las facturas por el servicio de conservación, reparación y explotación deberá ser facturado al MOP a los 10 días siguientes de recibido por la sociedad concesionaria el ingreso por pasajeros embarcados. El Inspector Fiscal tendrá 15 días para aprobar o rechazar dicha factura. Después de su aprobación, el pago del IVA de la factura se efectuará dentro de los 15 días contados desde la fecha de aprobación por parte del Inspector Fiscal.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 13)

1. En 1.10.2.I.b1 se listan una serie de servicios que se prestan en plataforma. ¿Podría aclararse la participación del concesionario y la responsabilidad que asume al menos en ptos. 2 Asistencia a pasajeros y 2 Asistencia a equipaje?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 25)

2. Durante la etapa de operación se debe facturar mes a mes (art. 29 Ley 19.460), para la recuperación del IVA. ¿Podría indicarse, cómo se validan esas facturas y con que plazo se devolverá el IVA?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 44)

3. Solicitamos 120 días de plazo (como mínimo) para optimizar los estudios y la posterior entrega técnica y económica de las ofertas, a contar de la fecha que se nos entreguen los últimos antecedentes para el terminal de carga y/o pasajeros.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 62)

4. Las Tarifas de Explotación: Las Bases de Licitación del Proyecto establecen tarifas de explotación bastante rígidas. Según la experiencia de nuestro operador, las tarifas que el Consorcio podría implementar difieren bastante de las impuestas a los licitantes, lo que en nuestra opinión no tendría justificación ya que el concesionario, en la mayor parte de los negocios, no es monopolio, por lo tanto no requiere de tanta intervención del Estado en su gestión. Respecto de este punto creemos que se debería dejar una mayor flexibilidad para que el operador pueda aplicar su know how en la administración del negocio.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 100)

5. ¿Quién decide donde van los aviones en los estacionamientos para éstos sino tienen manga?.

**Respuesta:**

**La asignación de estacionamientos para los aviones que no accedan a puente de embarque corresponderá al Concesionario de acuerdo con el mecanismo de asignación que deberá elaborar de acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 101)

6. ¿Las recepciones oficiales las seguirá haciendo la DGAC (artículo 1.10.2)?.

**Respuesta:**

**La DGAC podrá hacer las recepciones oficiales en el Salón Presidencial que no se encuentra dentro del área de concesión.**

(ref. 103)

7. En relación al sistema de comunicaciones, ¿será el concesionario el responsable de todo el sistema de comunicaciones y telecomunicaciones?.

**Respuesta:**

**Todo el sistema de telefonía del Terminal de Pasajeros y Area de Carga será de responsabilidad del Concesionario.**

(ref. 104)

8. En relación a las estadísticas comunicadas en Marzo 97 (Inf. preliminar) y las estadísticas de las Bases de Licitación (Junio 97), existen diferencias en el tráfico de pasajeros tanto internacionales como nacionales. ¿Cuáles son los valores correctos?.

**Respuesta:**

**Las Bases de Licitación no consideran ningún tipo de estadística.**

(ref. 105)

9. Para la evaluación económica de la oferta. ¿El MOP considerará una tasa máxima de crecimiento de la demanda?.

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 107)

10. ¿Existiría la posibilidad que la facturación de la construcción fuese parcelada en el tiempo? Ej. cada 6 meses, como una manera de que el proyecto tenga una menor carga financiera por financiamiento del IVA.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 108)

11. ¿Cómo funciona la devolución del IVA de la operación?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 116)

12. ¿Se prevé fijar una tasa de rentabilidad mínima en las ofertas?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 128)

13. En el ítem 2.4.3 se indica que la Torre de Control existente será demolida después que la nueva Torre esté en operación. Como los equipos para la nueva Torre serán adquiridos por la DGAC, solicitamos indicar, para efectos de programación, las fechas de entrega de los equipos, tiempo de comisionamiento y entrenamiento que necesita el DGAC para proceder a la puesta en marcha de la nueva Torre.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 16 de la Circular Aclaratoria N° 2.**

(ref. 129)

14. En el ítem 2.4.2 se establece que el DGAC comprará todo el equipamiento de la Torre de Control. Entendemos que dichas adquisiciones incluirán los equipamientos y muebles para el Edificio Zócalo. Solicitamos confirmar si este entendimiento es correcto.

**Respuesta:**

**Conforme a lo indicado en el artículo 2.4.2 de las Bases de Licitación, la DGAC proveerá solamente el equipamiento y mobiliario de la Torre de Control relacionado con las funciones propias de control del tráfico aéreo y telecomunicaciones.**

**La DGAC proveerá también el mobiliario de oficinas y alhajamiento del edificio zócalo.**

(ref. 131)

15. En el ítem 2.4.3, favor informar si existen restricciones en cuanto a la demolición del Salón de Protocolo existente.

**Respuesta:**

**Las restricciones para la demolición de los actuales Salones de Protocolo del aeropuerto dicen relación sólo con las instalaciones eléctricas, alcantarillado y agua potable que cruzan en dicho sector, tanto superficiales o subterráneas (vía túnel de servicio) y que sirven a todos los edificios situados al sur, incluyendo a la actual Torre de Control.**

**Por lo tanto, las precauciones se orientan a coordinar con los organismos involucrados la desconexión de esos sistemas y la construcción previa, por parte del Concesionario, de los sistemas definitivos o habilitación de provisorios, a fin de impedir el corte de servicio a dichas áreas.**

(ref. 137)

16. En el ítem 2.5.5- WBS 1400, indica que la construcción del nuevo Salón de Protocolo no se incluye en la concesión. Solicitamos se nos aclare si el acceso al nuevo Salón Protocolar está considerado dentro del camino de enlace entre los sectores Sur y Norte del aeropuerto. Además se solicita aclarar si la plataforma de estacionamiento, calle de rodaje de aeronaves y plataforma de maniobra para el salón protocolar, están incluidas en el alcance de los trabajos del concesionario.

**Respuesta:**

**Tanto la ejecución y mantención del Salón de Protocolo, como su acceso y la plataforma de estacionamiento, calle de rodaje y plataforma asociadas, no son parte de las obligaciones del concesionario.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA CHILE

(ref. 149)

17. Se solicita indicar cuáles son las restricciones de la DGAC relativas a horario de trabajo, circulación entre frentes de trabajos, o cualquier otra restricción aplicable por el DGAC, que puedan afectar la ejecución de las obras.

**Respuesta:**

**Durante la etapa de construcción la Autoridad Aeroportuaria, a través del Comité Operacional del Aeropuerto definido en el artículo 1.10.23 de las Bases de Licitación, sin perjuicio de las atribuciones encomendadas por ley, establecerá las restricciones asociadas a las labores de construcción y se coordinará con el Concesionario de manera de no entorpecer el funcionamiento y operación del aeropuerto.**

(ref. 210)

18. Descripción del Proyecto.
¿Qué garantías entrega el MOP/DGAC al concesionario de que durante el período de concesión no se liciten otros terminales de pasajeros y de carga al poniente de la actual pista de aterrizaje y al norte del actual terminal internacional?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 221)

19. Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos según el caso.
C. Disposiciones generales
C.3.
¿Cuáles son los servicios que actualmente la DGAC ofrece fuera del área de concesión y que la concesionaria se compromete a no explotar?.

**Respuesta:**

**Fuera del área de concesión, la DGAC ofrece todos los servicios aeronáuticos aeroportuarios y de navegación aérea. Adicionalmente, sirve a través de terceros, los servicios de transporte, almacenamiento y distribución de combustible de Aviación, servicio de mantenimiento de aeronaves, servicios a aeronaves ejecutivas (F.O.B.) y hangares.**

(ref. 242)

20. En la página 64, apartado 1.14.3.A.1. Reajuste por puesta en servicio provisoria "Fase Bravo"
En la fórmula:

$$P_t = P_{t-1} (\alpha (IPC_{t-1}) + (1- \alpha) (D_{t-1})$$

A) ¿La tarifa en peso solicitada no debería ser $P_{t-1}$ en vez de $P_t$ como se indica en este punto? Entendemos que $P_t$ debería ser la tarifa revisada y no la solicitada.

B) Si $IPC_{t-1}$ es la variación del IPC en tanto por ciento ¿el factor no debe ser $(1 + IPC_{t-1})$ siendo $IPC_{t-1} = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_t}$

C) Por la misma razón $D_{t-1}$ no debería ser $(1 + IPC_{t-1})$

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 1.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

SUBSECRETARIA DE HACIENDA SECRETARIA CHILE

(ref. 259)

21. Si las obras a ejecutar en el aeropuerto AMB están diseñadas para soportar una demanda de 9 millones de pasajeros, los cuales se alcanzan en el año 2005 para un escenario pesimista y en el año 2003 para un escenario optimista, y el máximo de obras adicionales es un 30% de la inversión inicial. ¿Qué pasa si estas obras no son suficientes para atender el crecimiento esperado de la demanda de pasajeros en el período de concesión?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación.**

(ref. 260)

22. Por otra parte, nos parece que el método compensatorio por nuevas inversiones contemplado en las Bases de Licitación es muy difícil internalizarlo en la oferta inicial. ¿No será más fácil determinar a priori reinversiones que deben hacerse al llegar a cierto número de pasajeros año y que cada licitante lo internalice desde ya en su oferta?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 275)

23. Queremos saber cual será el tiempo que se demorará en definitiva el sistema de consultas y respuestas, ya que lo probable que más de alguna respuesta requiera nuevas aclaraciones. Por otra parte se podrían generar nuevos planos y/o documentos que de igual modo ameritarían nuevas consultas.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 276)

24. Reiteramos nuestra solicitud anterior, de ampliar el plazo en 120 días a contar de la entrega del último documentos del proyecto.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 310)

25. Duty free. No se entiende bien el sistema de traspaso de los ingresos. Por un lado se dice que la DGAC traspasará al concesionario todos los ingresos provenientes de la concesión existente y sin embargo al finalizar la concesión actual se traspasará al concesionario del aeropuerto sólo el 20% de los montos percibidos por la DGAC.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.10.2, III, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra g), de las Bases de Licitación.**

(ref. 323)

26. Cuándo se habla de parking se habla de tarifa para el usuario final o importe neto de la DGAC.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 333)

27. En la sección 1.10.2, letra g) 2° párrafo, tercera línea, la frase "Durante este período" significa esto, el período que se inicia con el nuevo contrato y que se extiende hasta el término de la concesión.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 394)

28. Aclaraciones a las Bases de Licitación:
1.10.3
C.11. Respecto a la revisión de tarifas consideramos que el Ministerio de Hacienda debe aprobar la propuesta de revisión de tarifas presentadas por el concesionario, siempre que la modificación no supere la variación del IPC y será potestativa la aprobación en caso de superarla.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 395)

29. 1.14.3
A.1 y A.2
Sugerimos modificación de la indexación del ajuste tarifario en base a un indicador oficial, fijado por el Banco Central, y no por un banco que, aunque de capital público, opera en el mercado en competencia con otros y sujetos a sus especulaciones.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 55)

30. ¿Cómo funciona actualmente el sistema de asignación de los mostradores de check-in y hasta cuando está vigente el contrato SITA?.

**Respuesta:**

**La asignación de los mostradores del Terminal Internacional, es a través de SITA con administración bajo el sistema CUTE y operación de las líneas aéreas.**

**En el Terminal Nacional, la asignación de counter se efectúa directamente a las compañías aéreas.**

(ref. 65)

31. Respecto 2.4.16 Construcción Vialidad Acceso Terminal de Carga, Pág. 77, solicitamos en un plazo identificar claramente estas obras ya que en el Anteproyecto Referencial lo descrito se tiende a confundir con la nueva vialidad definitiva, que obviamente no es parte del alcance de lo que se pide en 2.4.16.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el Anteproyecto Referencial.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 68)

32. Las lucarnas previstas entre los niveles 1 y 2 (plano 1210-AR-208 y otros) qué propósito tienen: Sólo ventilación o también extracción de humos en caso de incendio?.

**Respuesta:**

**El propósito de las lucarnas previstas es iluminar.**

(ref. 71)

33. Sobre las mangas de embarque, se exige la totalidad de contacto al inicio de la concesión, ¿cuál será la exigencia en el transcurso de la concesión?.

**Respuesta:**

**En la etapa de explotación, los puentes de embarque serán asignados de acuerdo al Mecanismo de Asignación que establecerá el Concesionario conforme a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 75)

34. Criterios de Diseño - Parámetros de Tráfico.

a) ¿Por qué las tasas de crecimiento indicadas en el «Informe Preliminar» y en el «Anteproyecto Referencial» son diferentes? Adjunto a la presente están los cálculos de las tasas de crecimiento del « Informe Preliminar » y de la comparación de las mismas con las indicadas en el « Anteproyecto Referencial » (Tabla 1 y 1A). Se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Las tasas de crecimiento entre los años 1997 y 2001 son las únicas que tienen diferencia.
- La tasa total de crecimiento entre los años 1997 y 2011 para los vuelos nacionales (hipótesis media) es de 4.6978 según el « Informe Preliminar » y de 4.9891 según el « Anteproyecto Referencial ».
- La tasa total de crecimiento entre los años 1997 y 2011 para los vuelos internacionales (hipótesis media) es de 3.6171 según el « Informe Preliminar » y de 3.5878 según el « Anteproyecto Referencial ».

b) ¿Por qué el número de pasajeros por año entre 1988 y 1995 es diferente en el « Informe Preliminar » y en el « Anteproyecto Referencial », teniendo en cuenta que dichos valores son estadísticas de años anteriores? La tabla No. 2 muestra está diferencia. Las cantidades del « Anteproyecto Referencial » son menores que las del « Informe Preliminar » (81% para los vuelos nacionales y 95% para los vuelos internacionales).

c) ¿Por qué el número de movimientos y el número de pasajeros por movimiento entre los años 1988 y 1995 son diferentes en el « Informe Preliminar » y en el « Anteproyecto Referencial », teniendo en cuenta que dichos valores son estadísticas de años anteriores? La tabla No. 3 muestra está diferencia.

d) Requerimos el número de pasajeros por año correspondiente a 1996 para poder completar la curva estadística a lo largo del período 1997 - 2011.

e) Confirmar si el « Informe Preliminar » es un documento oficial y si su información es válida para efectos de la Licitación.

f) Nota: Las cantidades indicadas en el « Anteproyecto Referencial » coinciden en su gran mayoría con las mostradas en el documento « Demanda de Pasajeros » elaborado por el MOP. Dicho documento fue entregado oficialmente junto con el « Informe Preliminar » en Abril de 1997. Sería importante recibir la confirmación del MOP que dicho documento es oficialmente válido para efectos de la Licitación. En caso contrario sería necesario que el MOP complete la información faltante en el « Anteproyecto Referencial ».

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA APORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en el Anteproyecto Referencial. El Informe Preliminar no forma parte del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 78)

35. Sistema de Agua para Riego.

a) Quién será el encargado de solucionar el problema de arrastre de arena en el actual pozo profundo, asignado por el « Anteproyecto Referencial » como fuente alternativa del sistema? Entendemos que las labores de reparación del problema serán de responsabilidad de la DGAC. En caso contrario requerimos de una copia del estudio elaborado por el Ing Sr. Raúl Cobo y un detalle de los trabajos a realizar.

Respuesta:

**En el caso que el Concesionario decida habilitar como fuente de agua para consumo humano el actual pozo de riego, deberá desarrollar las obras necesarias para que la calidad de dichas aguas cumpla con lo indicado en NCh409 ("Agua Potable. Requisitos").**

**El Estudio "Informe Pozo Profundo de Riego" elaborado por el Ingeniero Sr. Raúl Cobo se encuentra en el Archivo Técnico de la Dirección de Aeropuertos, debiendo ser solicitado directamente a ésta.**

b) Cuál es la capacidad instalada y la producción diaria promedio de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas?

Respuesta:

**La Planta de Tratamiento de Aguas Servidas posee una capacidad instalada de 8.438 $m^3$/día (Módulo N°1 existente).**

**En relación a la producción para el año 1997 se prevé un caudal medio diario anual de 3.008 $m^3$/día y un máximo diario de 5.267 $m^3$/día.**

c) Los capítulos 6, 7 y 8 de la Especificación Técnica 1100-ET-PA-001 se refieren expresamente a trabajos de alcantarillado. Habría que reemplazar dichos capítulos por los adecuados para este tipo de instalación.

Respuesta:

**Efectivamente, dichos Capítulos no corresponden a este Documento. Los documentos correspondientes han sido remitidos a los Licitantes.**

d) Definir cuáles son las áreas verdes bajo la concesión y que áreas de terrenos eriazos deben habilitarse como áreas verdes al implementar las mejoras de vialidad, estacionamientos, etc.

Respuesta:

**El parque principal existente, los jardines del sector de estacionamientos, todos los jardines que se encuentren en el área de concesión y los bandejones que enfrentan el edificio terminal (existente y ampliado) forman parte de la concesión.**

**Se deben restaurar como áreas verdes todas aquellas superficies dañadas con motivo de los trabajos de vialidad, estacionamientos, saneamiento u otras.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 85)

36. Sistemas de Electricidad y Corrientes Débiles.

a) ¿Cuál es la alternativa correcta? La indicada por las Bases de Licitación, las cuales consideran la construcción de una nueva subestación exclusiva para el Edificio Terminal de Pasajeros y completamente independiente de las actuales instalaciones de la DGAC o la indicada por los Criterios de Diseño de Electricidad 1270-CD-EE-001, los cuales contemplan una ampliación de las actuales instalaciones según las futuras demandas.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 2.4.9 de las Bases de Licitación.**

b) ¿Qué se va a hacer con la capacidad instalada que quedaría sin uso en la actual subestación, en caso de optarse por una nueva subestación ? Hay que tener en cuenta que el actual Edificio Terminal corresponde al 60% del consumo total del Aeropuerto.

**Respuesta:**

**La actual Subestación Eléctrica de la DGAC se destinará exclusivamente a servir los sistemas de ayuda a la navegación aérea y a las edificaciones e instalaciones propias de la DGAC en el interior del Aeropuerto. Las capacidades actuales se destinarán a servir la nueva Torre de Control y Edificio Administrativo y se dejarán capacidades disponibles para atender las demandas de energía de las ampliaciones de los sistemas de ayudas visuales luminosas, nuevos rodajes, plataformas y para la futura pista y sistemas de ayudas a la navegación aérea asociados a ella.**

c) ¿Quién se va a encargar de la operación y mantenimiento de la subestación, en caso de optarse por la ampliación de la actual subestación?

**Respuesta:**

**No se contempla la posibilidad de ampliación de la actual subestación eléctrica por parte del Concesionario. Remítase a lo señalado en el artículo 2.4.9 de las Bases de Licitación.**

d) Clarificar lo siguiente :

- El actual Sistema Central de Control y Monitoreo CCMS quedará en manos de la DGAC y su reparación está fuera de los alcances de la Concesión.
- El actual Sistema de Control de Accesos está deteriorado y la reparación del mismo será por cuenta del Concesionario. ¿Existe algún diagnóstico del problema que permita evaluar la magnitud de la reparación?

**Respuesta:**

- **El equipamiento y administración del actual Sistema de Control y Monitoreo CCMS del edificio Terminal de Pasajeros Internacional será de responsabilidad del Concesionario.**
- **El Sistema de Control de Puertas de Acceso se encuentra fuera de servicio debido, entre otras, a fallas mecánicas en las puertas de acceso. El Concesionario deberá repararlo y dejarlo en servicio de acuerdo a lo señalado en el Punto 2.3 del Documento "Especificaciones Técnicas de Equipos Corrientes Débiles" Número 1270-ET-EE-001 del Anteproyecto Referencial.**

e) Clarificar lo siguiente :

- Las Bases de Licitación consideran la construcción de 75 000 m2 de plataforma de estacionamiento de aeronaves y 29 000 m2 de calles de rodaje incluyendo la señalización, balizaje e iluminación de borde de pista y plataforma.
- Según lo indicado en los Criterios de Diseño de Electricidad 1270-CD-EE-001 el Concesionario deberá considerar solo la construcción de los ductos y cámaras

necesarios para la ampliación de estos sistemas. El alambrado, suministro y montaje de equipos será por terceros.

**Respuesta:**

**Para señalización y balizaje debe considerarse ductos, cámaras y tarros.**

**Para las plataformas debe considerarse además la implementación total del alumbrado de ellas (suministro, instalación, puesta en marcha, etc.).**

f) ¿Desde dónde se va a alimentar eléctricamente los nuevos circuitos de ayudas visuales? Consideramos debe hacerse desde la actual subestación eléctrica cuya operación y mantenimiento estará en manos de la DGAC.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta b) de la presente Consulta.**

g) ¿Es posible cobrar por separado los consumos de energía y/o agua por cuenta de los subconcesionarios o de la DGAC (en caso esta utilice el suministro de energía y/o agua implementado por el Concesionario)? En ningún lugar se indica que dichos cobros están incluidos en la tarifa máxima por m2. Hay que tener en cuenta que los Criterios de Diseño de Electricidad están considerando la instalación de medidores para los usuarios particulares.

**Respuesta:**

**El Concesionario podrá efectuar los cobros de energía eléctrica (o agua) a los subconcesionarios, para lo cual deberá contemplar remarcadores de energía (o agua) y en caso de no ser factible lo anterior, podrá efectuar los cobros tomando como referencia la potencia (artefactos) instalada y su consumo estimado.**

h) Clarificar lo siguiente :
- Si los consumos van ha ser cobrados por separado deberán indicarse las condiciones para el cobro de los mismos (tarifas máximas , etc.)
- Si los cobros están incluidos en las tarifas por m2 se deberá definir los límites de dichos consumos.

**Respuesta:**

**El valor del KWH a cobrar por parte del Concesionario a los subconcesionarios debe corresponder a la razón que resulte del prorrateo del valor total facturado por la empresa eléctrica y el total del consumo (KWH). El Concesionario no podrá efectuar ningún cargo adicional como multas por mal factor de potencia, cobros por el servicio de respaldo de las fuentes de emergencia, etc.**

i) ¿Cuáles son los alcances de los trabajos para el sistema de control de acceso? La DGAC deberá indicar que áreas y puertas requiere con control de acceso.

**Respuesta:**

**El Sistema de Control de Accesos en general deberá contemplar lo siguiente:**

- **Apertura de puertas mediante tarjeta personal codificada.**
- **Cierre de las puertas en forma automática.**
- **Control centralizado y computarizado de las puertas bajo Control.**
- **Monitoreo de status.**
- **Capacidad para cambiar códigos desde el computador central.**
- **Apertura de puertas en forma automática en caso de emergencias de incendio o**

catástrofe.

- Sistema expendedor de tarjetas codificadas para apertura de puertas.

**El sistema no debe ser prototipo, y debe certificarse su operación en otros aeropuertos o edificios similares.**

**Definido el proyecto, la DGAC indicará las puertas que requieren de este Control. Entre estas áreas y puertas se encuentran los accesos a plataforma de estacionamiento de aeronaves, centro de control del Terminal, policía y aduanas, pasillos interiores que acceden a áreas restringidas de personal, etc.**

**El Concesionario debe implementar un sistema independiente para el control de acceso a la nueva torre de control y edificio zócalo, administrado por la DGAC.**

j) Completar la tabla de Niveles Lumínicos del acápite 4.2.5 de los « Criterios de Diseño Electricidad y Corrientes Débiles » 1270-CD-EE-001

**Respuesta:**

**En caso de requerirse niveles lumínicos para recintos que el Licitante considere no definidos, se deben utilizar las normas indicadas en los Criterios de Diseño.**

k) Requerimos la disposición general de las Salas de Control y Comunicaciones. Según el Anteproyecto Referencial existe un plano 5800-IN-001.

**Respuesta:**

**La disposición general de las Salas de Control y Comunicaciones será la actual.**

l) Clarificar lo siguiente:

- Los « Criterios de Diseño Electricidad y Corrientes Débiles » 1270-CD-EE-001 acápite 4.2.10 « Operación en Emergencia » se indica « ...Para asegurar la rápida recuperación del servicio, se considerará asignarle cargas específicas a cada generador, de modo que no se requiera esperar su sincronización para abastecer la carga total de emergencia. »
- El plano « Instalaciones Eléctricas Diagrama Unilineal » 1850-EE-001 muestra los tres grupos electrógenos conectados a una barra común lo que impedirá realizar la maniobra arriba descrita.

**Respuesta:**

**El concepto es que los Grupos Electrógenos se conecten, en forma paralela, a una misma barra. Efectivamente en el Plano del Diagrama Unilineal no se muestra el Tablero de Sincronismo, pero se debe considerar. El Sistema de Control debe permitir la conexión y desconexión de las barras de partidas de los Tableros del Terminal, de tal manera que el operador, en caso de corte de la energía externa, teniendo disponible carga en emergencia, pueda conectar bloques de cargas no esenciales.**

m) Definir los alcances del trabajo en el Sistema Telefónico. Indicar si su operación, mantenimiento y explotación son parte de la Concesión.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá brindar el servicio de telefonía a todos los usuarios dentro del área de concesión, debiéndose entender por éste: teléfonos públicos, teléfonos privados para los concesionarios y los teléfonos/citófonos que conforman la red operativa del aeropuerto (teléfonos en counter, policía, aduanas, puentes de embarque, áreas de manejo de equipaje, etc.).**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP
MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Con el propósito de evitar al máximo las intervenciones futuras en los cielos falsos de las construcciones que contempla el proyecto de concesión, el Concesionario deberá considerar una red de cableado estructurado en toda la superficie del edificio, de tal manera que ante cualquier requerimiento de servicio de telefonía, los conductores estén disponibles en el cielo y sólo mediante conexiones en cajas o tableros se pueda brindar el servicio requerido.**

**Las centrales que se instalen deberán interconectarse con las existentes.**

**Tanto el suministro, operación y mantenimiento del Sistema Telefónico es parte de la Concesión.**

(ref. 88)

37. Sistema de Evacuación de Agua de Lluvias - Nueva Torre de Control.
Confirmar que los criterios de diseño establecidos en las « Condiciones Generales » acápite 1.2 de « Bajadas de Aguas de Lluvia » 1100-ET-AR-124 no priman sobre lo establecido en los « Criterios de Diseño Evacuación de Agua de Lluvias » 1340-CD-IS-001

**Respuesta:**

**En todo lo que respecta a aspectos hidráulicos prevalece el Documento 1340-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial, mientras que en los aspectos estéticos prevalece el Documento 1100-ET-AR-124 del mismo Anteproyecto.**

(ref. 90)

38. Sistemas de Electricidad y Corrientes Débiles - Nueva Torre de Control.

Se debe detallar claramente los alcances de los trabajos en los sistemas de Electricidad y Corrientes Débiles. Considerando lo indicado en el acápite 2.4.2 de las Bases de Licitación es importante definir la frontera entre los trabajos a cargo del Concesionario y de la DGAC. Proponemos los siguiente, de acuerdo a lo indicado en las Bases y el Anteproyecto Referencial.

Electricidad:
Distribución en 12 kV desde la S/E Eléctrica a cargo de la DGAC.
Subestación Unitaria en Edificio Anexo.
Sistema de Tierra.
Distribución en 400/230 V desde la Subestación Unitaria hasta los Tableros de Distribución.
Tableros de Distribución en 400/230 V.
Alumbrado.
Tomacorrientes de Alumbrado.
Fuerza (Equipos de Climatización, Bombas de Agua).
Equipo Aeronáutico (a cargo de la DGAC, el Concesionario dejará una reserva en el tablero de distribución para la carga establecida por la DGAC para su equipo futuro).

Corrientes Débiles:
Ductos y vías de canalización para futuro alambrado de los sistemas electrónicos y de telecomunicación (según lo establecido en planos del Anteproyecto Referencial).
Sistema de CCTV (cámaras de vigilancia en lugares estratégicos conectadas al sistema de la DGAC).
Sistema de Control de Accesos (dispositivos de control y comando de acceso restringido en puntos específicos conectados al sistema central).
Sistema de CCMS (monitoreo de equipamiento eléctrico y electromecánico, alumbrado y distribución eléctrica principal desde el sistema de la DGAC, control remoto de algunos circuitos de alumbrado.).
Sistema de Teléfonos (red asociada a la actual Central Telefónica DGAC.
Sistema FIDS (no aplica).
Sistema PAS (no aplica).

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP
MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

a) La DGAC debe definir la carga eléctrica que debe considerarse para el equipamiento electrónico y/o de operación del control del tráfico aéreo y las telecomunicaciones.

b) La DGAC debe definir las áreas y puertas con control de acceso restringido dentro de la Torre de Control y su Edificio Anexo.

c) La DGAC debe definir los alcances del sistema de CCTV al interior de la Torre de Control, es decir las áreas con cobertura de cámaras o sensores de movimiento. Así mismo deberá indicar cuales son las condiciones de cobertura de las mismas.

La DGAC debe clarificar los sistemas de corrientes débiles que estar bajo la responsabilidad de operación y mantenimiento del Concesionario. Proponemos los siguientes, de acuerdo a lo indicado en las Bases y en el Anteproyecto Referencial:
Sistema de CCTV (sólo el sistema a cargo del Concesionario).
Sistema de Control de Accesos.
Sistema de CCMS (sólo el sistema a cargo del Concesionario).
Sistema de Teléfonos.
Sistema FIDS.
Sistema PAS.

**Respuesta:**

**Respecto a la Electricidad y Corrientes Débiles de la nueva Torre de Control, el Concesionario deberá referirse al punto 2 "Descripción de los Sistemas" del Documento "Criterios de Diseño de Electricidad y Corrientes Débiles", Número 1370-CD-EE-001 del Anteproyecto Referencial.**

**La alimentación eléctrica a la Torre de Control y edificio anexo se realizará desde la Subestación Eléctrica principal actual del Aeropuerto, debiendo el Concesionario proyectar y ejecutar dichas instalaciones. La DGAC en la S/E principal le entregará el punto de conexión desde una celda de Media Tensión en 12 KV.**

**En lo referente a las potencias que se deben considerar para la alimentación del equipamiento aeronáutico, será definido en el proyecto de detalle. No obstante como referencia deberá considerarse una potencia instalada aproximada de 90 KW.**

**En lo referente a Corrientes Débiles en el punto 2.1.2 del Documento "Criterios de Diseño de Electricidad y Corrientes Débiles", Número 1370-CD-EE-001 del Anteproyecto Referencial, se señala claramente el alcance de este proyecto.**

**a) La potencia que se deberá considerar en un Tablero exclusivo en la parte superior de la Torre de Control deberá ser de 30 KW trifásicos, y en la Sala de Equipos del edificio anexo, una potencia de 60 KW.**

**b) El proyectista deberá proponer el control de acceso de algunas de las puertas que conforman la Torre de Control y el edificio anexo. Por ejemplo, la puerta de acceso a la galería que une el edificio anexo con el fuste de la Torre de Control debería tener control de acceso. En la Torre no se requiere otra puerta controlada.**

**c) No se debe considerar un sistema de circuito cerrado de TV para la Torre de Control y edificio anexo. No se deben considerar sensores de movimiento.**

**Todos los sistemas indicados serán de responsabilidad del Concesionario en lo referente a proyectos, suministros, instalaciones, mantenimiento y operación. Sólo la operación del CCTV será compartido con la DGAC.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 124)

39. En el ítem 1.9.12, se indica que el Inspector Fiscal podrá solicitar los ensayos, controles de laboratorio y certificados de calidad que estime conveniente. Se entiende que dichas solicitudes serán de acuerdo a los estándares y especificaciones normales de obras de este tipo. Se solicita confirmar si nuestro entendimiento es correcto.

**Respuesta:**

**Las solicitudes serán de acuerdo a los estándares y especificaciones normales de obras de este tipo, salvo cuando al Inspector Fiscal le surjan dudas respecto de la buena ejecución de algún trabajo.**

(ref. 126)

40. En el ítem 1.9.15 se indica que el MOP realizará las expropiaciones de terrenos donde serán ejecutadas parte de las obras. Se solicita indicar cuales son esas áreas en que la liberación de terreno está pendiente de expropiación. Para efectos de programación, se pide que se informe la fecha para la liberación de las áreas.

**Respuesta:**

**Las áreas de expropiaciones de terrenos donde se ejecutarán parte de las obras correspondientes a la concesión están indicadas en el Plano 1100-DG-002 del Anteproyecto Referencial. Remítase a lo señalado en el artículo 1.9.15 de las Bases de Licitación.**

(ref. 133)

41. Para el ítem 2.4.5, se solicita indicar si hay planos "as built" con la ubicación y datos de los ductos subterráneos en las áreas destinadas a construcción.

**Respuesta:**

**Los planos As-built disponibles corresponden al actual Edificio Terminal de Pasajeros Internacional, plataforma de estacionamiento de aeronaves y rodajes asociados y áreas de estacionamiento, incluyendo el viaducto. En otras áreas no existen planos As-built.**

(ref. 134)

42. En el ítem 2.4.10 se indica la habilitación de una nueva fuente de abastecimiento de agua a través de pozo. Respecto a los pozos existentes en el área, favor entregar datos de profundidad, rendimiento, etc.

**Respuesta:**

**Los antecedentes de capacidad de los pozos existentes se indican en el Documento 1810-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 135)

43. Con la relación al ítem 2.4.11, se solicita indicar cuales son los límites de ampliación de la red de alcantarillado.

**Respuesta:**

**Se encuentran claramente detallados en los Documentos 1820-CD-IS-001, 2220-CD-IS-001, 2320-MT-IS-001 y 2420-MT-IS-001, todos del Anteproyecto Referencial.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 140)

44. En el ítem 2.6.4.2 se indica la necesidad de complementar los estudios geotécnicos para las obras de ampliación, sin incluirse el área del terminal de carga. Se solicita indicar si se debe cumplir la complementación de esos estudios también para el Terminal de Carga.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá realizar estudios geotécnicos complementarios para todas las obras que deba construir conforme a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 141)

45. Para el ítem 2.6.4.3. se solicita indicar cuales normas serán requeridas para el cálculo estructural en acero y hormigón.

**Respuesta:**

**Las normas para el cálculo de diseño en acero y hormigón se indican en el punto 2 del Documento "Criterios de Diseño Estructural" del Anteproyecto Referencial.**

**Las normas complementarias para fabricación de estructuras metálicas se indican en el punto 1.8 del Documento "Especificaciones Técnicas para Fabricación de Estructuras Metálicas" del Anteproyecto Referencial.**

**Las normas complementarias para estructuras de hormigón armado se indican en el punto 1.3. del Documento "Especificaciones Técnicas para la Construcción de Estructuras de Hormigón Armado" del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 143)

46. Favor indicar que normas se aplicarán al diseño de sistemas mecánicos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en los Documentos 1200-ET-ME-001, 1200-ET-ME-002 y 1200-ET-ME-003, todos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 144)

47. En el ítem 2.6.4.14 se indica que la DGAC contratará directamente la red de suministro de combustible a las aeronaves. Se solicita indicar el programa de ejecución de dichos trabajos. Además se solicita que se haga disponible un diseño preliminar de esas instalaciones para poder evaluar posibles interferencias con los trabajos del concesionario.

**Respuesta:**

**El programa definitivo de ejecución de las obras para suministro de combustibles de Aviación, será elaborado por la correspondiente empresa concesionaria de la DGAC (actualmente SIAV).**

**Dicha empresa elaborará un anteproyecto a partir del diseño geométrico de plataforma que contiene el Anteproyecto Referencial, para posteriormente y una vez adjudicada la licitación, realice el proyecto definitivo en coordinación con el Concesionario MOP a través del Inspector Fiscal.**

(ref. 145)

48. En el ítem 2.6.5.1 se indica que los nuevos drenajes y desvío de canales existentes se harán conforme a normas nacionales y a procedimientos que indique el Inspector Fiscal. Se solicita indicar cuales son los procedimientos que requerirá el Inspector Fiscal.

Respuesta:

**Dichos procedimientos se refieren básicamente a la no interferencia con las actividades aeroportuarias.**

(ref. 152)

49. Para el empalme eléctrico de la nueva subestación con Chilectra, favor indicar su ubicación.

Respuesta:

**El arranque para el empalme eléctrico deberá realizarse desde la última cámara existente antes de ingresar a la Subestación Eléctrica principal del Aeropuerto. Se deberá contemplar el refuerzo del alimentador existente y proveniente de la Subestación.**

(ref. 153)

50. Se solicita indicar de donde se obtendrá la energía definitiva para el Terminal de Carga y punto de aplicación.

Respuesta:

**El Area de Carga deberá alimentarse desde la nueva Subestación Eléctrica del Terminal proyectada.**

(ref. 154)

51. Para las obras de ampliación del Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga y Nueva Torre de Control, se solicita que nos entreguen informaciones sobre los puntos de conexión de entrega la energía eléctrica y los niveles de tensión y potencia.

Respuesta:

**Obras de Ampliación Terminal de Pasajeros y Area de Carga:**

**Esta carga eléctrica deberá alimentarse desde la nueva S/E proyectada debiendo incorporar la actual carga del Terminal Internacional.**

**Nueva Torre de Control:**

**Se deberá alimentar desde la S/E existente principal, en 12 KV/380 V. La potencia total deberá definirse en el Proyecto Definitivo. Véase como referencia la Respuesta N° 38 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 184)

52. Para el movimiento de tierras de VIALIDAD externa, se señala un escarpe de 0,30 m. incluso para plataformas y calles de rodaje.

Es de suponer, a la vista del terreno existente al poniente del actual terminal, que sería necesario extraer un mayor espesor de material inadecuado. ¿Existen calicatas o sondajes en dichos sectores que avalen un escarpe de sólo 30 cm.

Respuesta:

**La profundidad de escarpe de 0.30 m se ha definido en base a los estudios geotécnicos consultados y a lo observado durante la construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas y del Nuevo Edificio Terminal, que incluyó los nuevos estacionamientos de vehículos, vías de circulación, plataforma de estacionamiento de**

**aviones y calles de rodaje. La mayoría de estas obras se efectuaron en áreas de alfalfales en plena producción (más de 30 hás).**

**Sin perjuicio de lo anterior, la Especificación Técnica de Escarpe incluye la total remoción de materiales orgánicos o suelos inadecuados que localmente se detecten a mayores profundidades.**

(ref. 186)

53. En 1200-CD-IS-001, CRITERIOS DISEÑO AGUA POTABLE INTERIOR en 5.2 se entrega un cuadro con la totalidad de los artefactos, con detalle de lo existente, Ampliación Oriente y Ampliación Poniente.
En 5.3 se da la solución para el sector Poniente y en 5.4 para el Oriente.
Al tratar de ubicar los artefactos, no se pueden conciliar las cantidades.
¿Es posible proporcionar algún croquis que debida los planos y que señale exactamente las obras que comprende cada una de las etapas, tanto la remodelación, como ampliación Poniente y ampliación Oriente?.
Lo que se está solicitando, mediante el ejemplo de los artefactos sanitarios señalado por las 1200-CD-IS-101, es perfectamente válido para el resto de las obras.

**Respuesta:**

**Es posible que pueda existir diferencia entre los artefactos sanitarios indicados en 5.2. y la realidad actual, dado que lo antes señalado se basa en un catastro de Marzo de 1995. En el intertanto han existido modificaciones, que si bien son muy menores frente al contexto general, explican la diferencia en las cifras. Sin embargo, esta diferencia no es relevante y no determina cambios de ninguna especie en el prediseño de la infraestructura de abastecimiento de agua potable y evacuación de aguas servidas.**

(ref. 187)

54. Cómo se alimentan los servicios ubicados en el nivel +4,2 o en ejes T14'-TG?

**Respuesta:**

**Se alimentarán a partir de la red de agua potable que arranca desde el Estanque Ampliación Poniente.**

(ref. 193)

55. En planos de arquitectura nivel + 0.00 aparece TA Albañilería reforzada: una aparece achurada, la otra no. Indicar cuál es la diferencia entre los dos tipos.

**Respuesta:**

**No hay diferencia. En general los tabiques designados como TA son muros estructurales de albañilería. En este caso se trata de un defecto del dibujo.**

(ref. 194)

56. Se consulta lo siguiente:

a) En especificaciones técnicas 1100-AR-170 indica que los recintos con alfombra llevarán guardapolvo. Se contempla también guardapolvo en los atraque de muros cortinas. Indicar que tipo.

**Respuesta:**

**El tipo de guardapolvo debe ser definido por el Concesionario. Sin embargo, se sugiere seguir como estándar mínimo lo instalado en el edificio existente.**

b) Se menciona también en el mismo ítem mortero de nivelación. Indicar que recintos llevan este mortero y espesor de este. Torre de control técnico.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES DGOP MOP CIRCULAR ACLARATORIA N° 1
MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**A definir por el Concesionario. Se trata de un elemento del proyecto de detalles y de los procedimientos constructivos que se empleen. En caso de usarse mortero de nivelación, es aplicable lo especificado.**

c) Falta cuadro de ventanas.

**Respuesta:**

**No existen cuadros de ventanas en el Anteproyecto Referencial, siendo parte del Proyecto Definitivo a desarrollar por el Concesionario. No obstante lo anterior, el Anteproyecto Referencial contiene planos de estándares y especificaciones que definen las calidades y características de esos elementos. No se deben considerar las referencias a cuadros de ventanas o puertas expresados en los documentos del Anteproyecto Referencial como parte de éste.**

(ref. 196)

57. Falta cuadro de puertas.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 56, letra c), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 197)

58. Falta cuadro de quincallería.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 56, letra c), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 198)

59. Falta definir niveles de obra gruesa y terminaciones.

**Respuesta:**

**Todas las cotas y niveles expresados en los planos y especificaciones de arquitectura, salvo expresa indicación en contrario para algún caso específico, corresponden a la obra terminada.**

(ref. 199)

60. En plano 1312-AR-102:

a) Aparece corte A-A (transversal) que corresponde a corte B-B mencionado en el plano 1310-AR-102 favor aclarar lo siguiente:
De qué material son los antepechos y dinteles que aparecen en eje corte continuos a ejes Ce F Y Ce B?.
En nivel + 0.00 aparece antepecho y dinteles que no corresponde al plano de planta 1310-AR-102

**Respuesta:**

**Efectivamente hay un error en la designación de los cortes en planta. Los antepechos serán de hormigón armado o albañilería reforzada. Se trata de jardineras que deberán ser impermeabilizadas. En el primer piso, el único caso donde se darían estos antepechos sería en el eje CeF entre Ce6 y Ce10.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

b) Corte A-A longitudinal
Aclarar lo siguiente:
De qué material son los antepechos y dinteles que aparecen en los ejes Ce 01 y Ce 12.

**Respuesta:**

**Los antepechos son de hormigón armado a la vista de calidad arquitectónica.**

(ref. 200)

61. Planos 1310-AR-201 1310-AR-301
Los cabezales de las plantas terminan con medio punto y en plano de cálculo 1300-SH-002 terminan recto, se consulta ¿Se alarga la losa o este tramo es falso?.

**Respuesta:**

**Ver corte de arquitectura en el Plano 1312-AR-102 del Anteproyecto Referencial. Prevalece lo expresado en los planos de arquitectura.**

(ref. 206)

62. En los planos de edificios, estacionamientos, vialidad exterior e interior y áreas de carga falta señalar las cotas de rasante y terreno no pudiendo evaluarse el escarpe ni el relleno, favor especificar dichas cotas.

**Respuesta:**

**Las cotas de rasante entregadas en los planos del Anteproyecto Referencial sólo son referenciales, debiendo el Concesionario efectuar su control y deberán quedar totalmente definidas en el Proyecto Definitivo.**

(ref. 208)

63. El plano 1300-AR-101 muestra estacionamiento para la torre de control, favor definir si debe construirse y cual sería el diseño.

**Respuesta:**

**Los estacionamientos se deben construir y contarán con ancho y largo mínimo de 3,0 m. y 6,0 m., respectivamente. El número de estacionamientos a construir es el definido en el Plano 1610-VI-001. Revisión 1 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 226)

64. ¿Cuáles serán las instalaciones y equipos que no se traspasarán al concesionario, por parte de la DGAC y/o MOP?.

**Respuesta:**

**Todas las instalaciones y equipos fuera del área de concesión y todas las instalaciones y equipos de particulares que tienen contratos vigentes con la DGAC.**

(ref. 231)

65. Paisajismo.- Favor entregar planos, dónde se deberán proyectar nuevas áreas de paisajismo, y plano de las áreas a mantener?.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 35, letra d), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 232)

66. Riego.- Se especifica una impulsión de una longitud de 1380 mts. No existe otro detalle, aparte del equipo presurizador compuesto de dos bombas Vogt y una válvula con su cámara. Confirmar esta aseveración, ya que no hemos encontrado nada más en Plano 1100-PA-001 y Especificación 110-ET-PA-001 y en Criterios de Diseño 1100-CD-IS-001.

**Respuesta:**

**A nivel de Anteproyecto Referencial dicha información es suficiente.**

(ref. 233)

67. Respecto a los dos puntos anteriores, si existen mayores obras de paisajismo. ¿Cómo se regarán?.

**Respuesta:**

**Las obras de paisajismo son las que están contenidos dentro del Area de Concesión.**

(ref. 234)

68. Favor proporcionar "Informe Pozo profundo de Riego Aeropuerto A. Merino Benítez" elaborado por Don R. Cobo (1995).

Este estudio se necesita para determinar, el tratamiento que habrán de sufrir dichas aguas. Confirmar, además, si el concesionario deberá ejecutar dicho proyecto y obras.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 35, letra a), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 235)

69. Se indica además que deberá construirse una impulsión desde este pozo a un estanque de regulación. ¿A qué estanque?.

**Respuesta:**

**A los estanques existentes del Sector Central del Edificio Terminal.**

(ref. 236)

70. El inicio de la impulsión de riego, figura una sentina de 15 m3. ¿Se deberá ejecutar? o existe.

**Respuesta:**

**No existe. Se deberá ejecutar.**

(ref. 238)

71. ¿Para la red de agua potable exterior existe sólo el plano 1810-IS-001?
¿Se incluye la red exterior de incendio?.
Agradeceremos, señalar cuáles son las obras que se ejecutan en relación a la red de agua potable, tales como redes-estanques, etc.
¿Se debe ejecutar algún pozo de captación o terminar de equiparlos? O basta con los que existen?.

**Respuesta:**

**Las obras se encuentran claramente detalladas en los Documentos 1810-CD-IS-001, 2210-CD-IS-001 y 1200-CD-IS-001, todos del Anteproyecto Referencial.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES
D.G.O.P.
MOP

(ref. 239)

72. Finalmente, en relación a la protección contra incendios, NO EXISTE NINGUN plano que identifique la red húmeda, los sistemas Sprinklers o la protección de fachadas u otro.

Favor explicitar que se ejecuta realmente.

**Respuesta:**

**El Documento 1260-CD-FP-001 del Anteproyecto Referencial es explícito al fijar los alcances del Proyecto de Protección Contra Incendio.**

**La red de incendio del Edificio Terminal se alimentará del estanque de acumulación existente (V=400 $m^3$). El Concesionario deberá verificar la capacidad del equipo de presurización de las redes de combate. Dichas redes se proyectarán de acuerdo a las prescripciones de NFPA.**

(ref. 254)

73. ¿La planta de tratamiento de aguas servidas, forma parte de la concesión?. Si fuera así se podrían conocer los gastos reales efectuados en su mantención y los proyectados.
Además agradeceremos proporcionarnos el organigrama de la planta de tratamiento.

**Respuesta:**

**No, no forma parte de la concesión.**

(ref. 290)

74. Favor de especificar el estado actual del sistema de control de accesos y lo que se entiende por dejarlo operativo.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 36, letra d), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 291)

75. Indicarnos el modelo y la marca del sistema de Control de Accesos, de Control Centralizado, del PLC y del CCTV actualmente utilizados.

**Respuesta:**

| | | |
|---|---|---|
| **- Control de accesos** | **:** | **IKUSI (España)** |
| **- Control Centralizado** | **:** | **CCMS Software Sonda, Estación de Trabajo Digital modelo DEC 5000/133, PLC GE Fanuc de General Electric.** |
| **- CCTV** | **:** | **Terminal Internacional PANASONIC. Terminal Nacional CREST, con monitores National.** |

(ref. 302)

76. ¿Existen tarifas eléctricas bonificadas para el consumo del Aeropuerto y/o acuerdos comerciales privilegiados con el proveedor de energía Chilectra?.

**Respuesta:**

**Existe un contrato de suministro de energía entre la DGAC y Chilectra.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

(ref. 306)

77. Favor de especificar en mayor detalle la línea de 400 Hz para uso exclusivo aeronáutico.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá incluir una unidad autónoma de 400 Hz por cada uno de los puentes de embarque, según se señala en el artículo 2.4.8.1 de las Bases de Licitación, las cuales deberán estar instaladas lo más cercano a la cabeza del puente. El Concesionario deberá definir su capacidad de acuerdo a las características de los aviones que va a servir.**

(ref. 311)

78. ¿Cuáles son los costos y potencias de los equipos del terminal AMB, cómo son las escaleras mecánicas, ascensores, cintas transportadoras, puentes de embarque climatización, iluminación?

**Respuesta:**

**Los costos y potencias de los equipos a instalar deberán ser definidos por cada Licitante de acuerdo a las características propias de los equipos que presentará en su oferta.**

(ref. 314)

79. Se plantea la duda en cuanto a los consumos como agua, luz etc. ¿Es el concesionario el responsable y único cliente ante la compañía suministradora o es cada uno de los usuarios del aeropuerto (concesionarios, líneas aéreas, DGAC, etc.)? En caso de que sea el concesionario de esta concesión, el cliente, puede repercutir los consumos facilitados (y en ese caso, a qué tarifa) y las inversiones realizadas (p. ej.: subestación eléctrica) o se cobra únicamente a través de la tarifa por pasajero embarcado.

**Respuesta:**

**El Concesionario, en el caso del suministro eléctrico de la Subestación Eléctrica, es el único responsable ante la compañía suministradora.**

**El Concesionario, en el caso del suministro de agua, lo podrá realizar a través de una nueva fuente de agua según lo señalado en el Anteproyecto Referencial.**

**En relación al cobro, remítase a lo señalado en la Respuesta N° 36 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 316)

80. En consumos de electricidad 12 millones de KWH nos parece poco para el aeropuerto, especificar a que recintos realmente pertenece este consumo.

**Respuesta:**

**El consumo actual mensual promedio controlado en la Subestación Eléctrica principal del Aeropuerto es de 1.200 MWH. Este consumo corresponde a todas las instalaciones y edificios de la DGAC en el interior del Aeropuerto incluidos los Terminales Nacional, Internacional, Edificio Administrativo y Torre de Control. Ambos Terminales de Pasajeros representan aproximadamente el 63% del consumo antes señalado.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

(ref. 346)

81. En relación al equipamiento del aeropuerto. ¿Quién proporciona el sistema de Rayos X? Indicar el tipo de equipo a suministrar y cantidad.

**Respuesta:**

**La DGAC proporcionará e instalará los equipos de Rayos X. El Concesionario deberá suministrar las instalaciones eléctricas para la alimentación de dichos equipos.**

(ref. 348)

82. Documento N1 1210-ET-ME-001
ESPECIFICACIONES TECNICAS CORREAS DE EQUIPAJES

a) Sistema de Manejo de Equipaje a la Llegada.
Las especificaciones técnicas del anteproyecto en los puntos 3.1.2 (pág. 3), 3.2.3 (pág. 4) y 3.2.4 (pág. 5 y 7), consultan carruseles con superficie de transporte constituida por tabletas planas traslapadas de PVC extruido (flat overlapping slat), fabricados en Europa, excluyendo carruseles fabricados en los Estados Unidos, con superficie de transporte de placas de acero, cubiertas con poliuretano extruido negro, denominado "crescent plate", de uso extenso en dicho país y a nivel internacional, que además corresponden a los sistemas actualmente instalados y funcionando con éxito desde hacen muchos años tanto en el terminal internacional como e el nacional del aeropuerto Arturo Merino Benítez, y en otros aeropuertos del país.

Por la presente, les solicitamos el permitir la competencia de ambos sistemas, aceptando propuestas de sistemas planos del tipo "crescent plate" o del tipo "flat overlapping slat".

**Respuesta:**

**Además de sistemas planos del tipo Flat Overlapping Slat, se aceptarán cintas planas del tipo Crescent Plate.**

b) Sistema de Manejo de Equipaje a la Salida.
Al igual que en el Sistema de Manejo de Equipaje a la Llegada, las especificaciones técnicas del anteproyecto en los puntos 5.1 (pág. 10), 6.2.2 (pág., 16 y 17), consultan carruseles de sorteo (sorting) con superficie de transporte constituida por tabletas planas traslapadas de PVC extruido (flat overlapping slat), fabricados en Europa , excluyendo carruseles fabricados en los Estados Unidos, con superficie de transporte de placas de acero, cubiertas con poliuretano extruido negro, denominado "crescent plate", de uso extenso en dicho país y a nivel internacional, incluyendo Chile, desde hacen muchos años.

Por otro lado, los 3 carruseles de sorteo del actual terminal Internacional no son planos, sino mas bien de placas de acero inoxidable inclinadas y traslapadas, que ofrecen una mayor capacidad de equipaje que los planos, y menor posibilidad de caída del equipaje en el ingreso al carrusel.

De acuerdo con lo expuesto, les solicitamos tanto el aceptar que se oferten carruseles de sorteo, de placas de acero inoxidable inclinadas y traslapadas similares a los existentes en el actual terminal internacional, como el ofrecer sistemas planos del tipo "crescent plate" o del tipo "flat overlapping slat".

**Respuesta:**

**Respecto de la configuración de las cintas de salida y, en especial, respecto de los carruseles, éstos podrán ser planos o inclinados.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

(ref. 350)

83. Agradeceremos indicarnos si es requerido el ofrecer las opciones que se solicitan en las bases administrativas en relación con:

- Climatización (Calefacción y aire acondicionado) (pág. 75)
- Aire comprimido para arranque de aeronaves (pág. 75)
- Agua tratada (pág. 75)
- Sistema de 400 Hz. centralizado (pág. 79)

En caso que sean requerido, cuál sería la forma de incorporar estas opciones en la oferta económica de la concesión.

**Respuesta:**

**En el artículo 2.4.8.1 de las Bases de Licitación se señala que los servicios de climatización, aire comprimido, aguas tratadas, aire acondicionado, asociados a los puentes de embarque son opcionales, es decir, pueden o no ser prestados por el Concesionario durante la explotación.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial-Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES F. D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA DE ASESORES CHILE

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA Nº 5

SANTIAGO, 04 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, B) OFERTA TECNICA, N° 6. Especificaciones del proyecto y de la ejecución de la Obra (Documento N°6), letra c) Equipamiento Aeroportuario, donde dice "El licitante deberá presentar planos, catálogos técnicos, manuales operativos de todos los equipos o instalaciones eléctricas,..." se modifica por:

   **"El licitante deberá presentar planos y catálogos técnicos de todos los equipos o instalaciones eléctricas,..."**

2. En 1.14.2 *Distribución de riesgos entre la Sociedad Concesionaria y el Estado*, se reemplaza la letra b) Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria, por la siguiente:

   **b) Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria**

   **Se establece el siguiente mecanismo de coparticipación del Estado en los ingresos de la Sociedad Concesionaria:**

   **Durante los 10 primeros días de cada mes de Explotación (desde la puesta en servicio provisoria de la totalidad de la concesión), el Inspector Fiscal determinará el monto de $IA_0$ del mes anterior "m" en base a la información de ingresos mensuales por recaudación de tarifa por pasajeros embarcados según la siguiente fórmula:**

$$IA_0(m) = \sum_{i=1}^{m} \frac{IM_i}{(1+r)^{i-1}}$$

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA ONCIA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

donde,

$IM_i$ : Ingresos Mensuales por recaudación de tarifa por pasajeros embarcados en Unidades de Fomento (UF) en el mes *i* de Explotación de la Concesión, en base a la información señalada en 1.8.6, punto 5 letra g). Adicionalmente serán considerados todos los pagos por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados establecidos en el punto a) anterior.

$IA_0(m)$ : Valor Actualizado de los Ingresos Mensuales recaudados por tarifa por pasajeros embarcados de la Sociedad Concesionaria (en UF), calculado en el mes *m* de explotación.

r : Corresponde a la tasa equivalente mensual para una tasa de actualización anual del 17% y que para efectos del presente cálculo corresponde a 1,3169%.

**Luego procederá a revisar el cumplimiento de la siguiente relación:**

$$IA_0(m) > UF\ 9.201.466$$

**Para el siguiente mes en que se cumpla la relación anterior, comenzará a regir la Coparticipación del Estado en los ingresos de la sociedad concesionaria, donde la DGAC procederá a pagar al Concesionario sólo el 50% de los ingresos por tarifa por pasajeros embarcados.**

3. En 1.14.6.2 *Mecanismo de compensación o indemnización por nuevas inversiones*, se reemplaza el artículo por el siguiente:

**1.14.6.2 Mecanismo de compensación o indemnización por nuevas inversiones**

**Para la determinación del valor de las obras que sean incluidas en las nuevas inversiones, los costos de operación y mantención asociados, las estimaciones de demanda ó tráfico de pasajeros, los ingresos por servicios comerciales, por pasajero embarcado y la tasa de descuento a utilizar, el Concesionario presentará un peritaje al MOP en el plazo que el Inspector Fiscal determine a través del Libro de Obra, que no podrá ser inferior a 90 días. Si el Concesionario no presentare dicho peritaje o el Ministerio no estuviese de acuerdo con él, contratará un segundo peritaje y podrá proponérselo al Concesionario. En todo caso el MOP deberá enviar la propuesta del segundo peritaje a más tardar 180 días después del plazo fijado por el Inspector Fiscal o de recibida la propuesta inicial del Concesionario, en caso contrario se entenderá por aceptada la propuesta realizada por el Concesionario. En el caso que no exista acuerdo la Comisión Conciliadora elegirá, para cada uno de los valores o parámetros en discusión, uno de los propuestos por uno u otro de los peritajes realizados, lo que se entiende sin perjuicio de su facultad de exigir otro peritaje o establecer el procedimiento que estime adecuado para la determinación de tales valores. Los peritajes deberán ser realizados por empresas consultoras inscritas en Primera Categoría del Registro de Consultores del MOP especialidades 1.2 ó 1.3 y 4.2 y área Administración con especialidad 2.2.**

**Para la determinación de la demanda o tráfico de pasajeros, éstos se realizarán con información base común, preferentemente de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y metodologías de proyección de demanda conocidas y de común aplicación (por ejemplo, estimaciones econométricas).**

**Para la determinación de la tasa de descuento r se deberá utilizar la siguiente expresión:**

$$r = TLR + \theta$$

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA RECIBIDA ASESORES CHILE

donde:

r : Tasa de descuento

TLR : Tasa libre de riesgo que corresponderá a la tasa de retorno promedio de los últimos 48 meses ofrecida por el Banco Central de Chile para sus pagarés Reajustables en moneda nacional de plazo mayor o igual a ocho años. El plazo para efectos del promedio se computará hacia atrás a partir del sexto mes previo a la entrega al MOP del peritaje por parte del Concesionario.

θ : Premio por riesgo, estimado utilizando la fundamentación que entrega el modelo de valoración de activos de capital (CAPM en su sigla en inglés). Este premio será calculado en el peritaje respectivo y no podrá superar el 5% real anual.

La nueva inversión será considerada, para efectos de su forma de compensación, como independiente de la inversión original.

En el periodo k el MOP decidirá la combinación de tarifas, plazos y/o subsidios de modo de satisfacer la siguiente expresión:

$$\sum_{t=k+1}^{N+M} \frac{Y_t - T_t}{(1+r)^{t-k}} = I_k + \sum_{t=k+1}^{N+M} \frac{C_t}{(1+r)^{t-k}} \qquad (1)$$

donde los parámetros de ella se definen y calculan de la manera siguiente:

$I_k$ : Nueva inversión definida en el período k de concesión.

N : Plazo contractual de la concesión antes de la solicitud de nueva inversión.

M : Plazo adicional convenido como componente del pago de las nuevas inversiones.

r : Tasa de descuento

$Y_t$ : Ingresos asociados a la nueva inversión en el período t, los cuales corresponderán a:

$$Y_t = \begin{cases} \rho_t Q_t P_t + S_t + G_t & t = k+1 \ldots N \\ (1+\rho_t)\, Q_t P_t + S_t + W_t + G_t & t = N+1 \ldots N+M \end{cases}$$

donde:

$P_t$ : Tarifa por pasajero embarcado vigente, previa a la solicitud de las nuevas inversiones.

$Q_t$ : Demanda ó tráfico de pasajeros embarcados en el período t.

$S_t$ : Ingreso total del Concesionario por la explotación de los servicios comerciales que utilizarán la nueva infraestructura en el período t, estimado con la información de dichos servicios para los tres últimos años en el aeropuerto Arturo Merino Benitez.

$\rho_t$ : Fracción de aumento de la tarifa por pasajero embarcado en el período t como componente del pago de las nuevas inversiones.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

$G_t$ : Pago del Estado al Concesionario por nueva infraestructura en el período t como componente del pago de las nuevas inversiones.

$W_t$ : Ingreso total del Concesionario por la explotación de los servicios asociados a la infraestructura original en el período t, estimado con la información de dichos servicios para los tres últimos años en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

$C_t$ : Costos asociados a la nueva inversión en el período t.

$$C_t = \begin{cases} C_t^N & t = k+1 \ldots N \\ C_t^N + C_t^O & t = N+1 \ldots N+M \end{cases}$$

donde:

$C_t^N$ : Costos de mantención y operación asociados a la nueva infraestructura.

$C_t^O$ : Costos de mantención y operación asociados a la infraestructura original.

$T_t$ : Monto de impuestos en el período t .

$$T_t = F_t \times UB_t \text{ si } UB_t \geq 0 \text{ y } T_t = 0 \text{ si } UB_t < 0$$

Dónde $F_t$ es la tasa de impuesto a las utilidades considerada en el momento t.

El monto $T_t$ considera la tasa $F_t$ aplicada sobre las utilidades brutas en cada período, si éstas resultan positivas; y cero si éstas resultan negativas.

Las utilidades brutas se calculan como:

$$UB_t = L_t + \min(UB_{t-1}, 0) \qquad \text{Con } L_t = Y_t - C_t - D_t$$

La expresión $UB_t$ representa la utilidad bruta en el período t, la cual se calcula como los ingresos menos los costos de operación y mantención menos la depreciación ($D_t$) asociados a la nueva inversión en el periodo t, más la utilidad bruta del período anterior si ella resulta negativa.

Si al término del período N+M la igualdad (1) no se verifica debido a diferencias entre los valores estimados y los efectivos del lado izquierdo de la ecuación (1), se procede a calcular $R_{N+M}$ de la siguiente manera:

$$R_{N+M} = 0{,}8 \times \sum_{t=k+1}^{N+M} \frac{Y_t - T_t - (\hat{Y}_t - \hat{T}_t)}{(1+r)^{t-k}} \times (1+r)^{N+M-K}$$

donde el símbolo " ^ " representa el valor efectivo tomado por la variable en el período correspondiente. Si:

- $R_{N+M} > 0$, el Estado deberá cancelar $R_{N+M}$ al Concesionario.
- $R_{N+M} < 0$, el Concesionario debe cancelar $|R_{N+M}|$ al Estado.

El Concesionario deberá entregar una garantía de construcción equivalente al 6% del valor de las nuevas inversiones $I_k$. Además, en su caso, el MOP modificará la garantía de explotación.

El Concesionario deberá caucionar la obligación de entregar el remanente previsto, en el caso que $R_{N+M} < 0$, mediante una boleta de garantía bancaria cuyo monto será determinado por el MOP en el decreto que aprueba la realización de nuevas inversiones.

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 98)

1. Salón Presidencial y Terminal de Carga

a) ¿La construcción del nuevo Salón Presidencial es parte de los alcances de la construcción? Las Bases de Licitación indican que el actual Salón Presidencial deberá ser demolido junto con el actual Terminal Nacional cuando la DGAC así lo determine. La construcción del nuevo Salón en el extremo Norte del Aeropuerto no se ha considerado dentro de los alcances de la Construcción ni de la Explotación.

b) ¿Qué fases o parte de ellas hay que considerar dentro de los alcances de la Concesión del nuevo Terminal de Carga? Las Bases de Licitación contemplan la construcción del nuevo Terminal de Carga, los alcances de los trabajos a grandes rasgos son:

- Demolición de Infraestructura existente
- Construcción de nuevos Edificios en el Area del Terminal de Carga
- Construcción de la Vialidad de Acceso (lado ciudad)
- Construcción de Estacionamientos (lado ciudad)
- Construcción de la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves, Calles de Rodaje, Calle Aeronáutica y Area de Push-Back

c) No se indica en detalle los alcances de la Construcción del Terminal de Carga. Dicho Terminal no ha sido incluido en el « Anteproyecto Referencial » salvo en los planos indicados en el punto No. 2 del presente.

Se deberá clarificar lo siguiente:

- Indicar claramente los alcances de la Construcción del Terminal de Carga.
- Las Fases I, II y III indicadas en los planos antes indicados están elaboradas para el horizonte del año 2012. Indicar en base a estos planos que fases o parte de ellas son materia de la Concesión tanto en las labores de Construcción como de Explotación. (p. ej.: las Bases consideran sólo la construcción del edificio S.A.G. de 1150 m2 y no los 23 000 m2 de bodega indicados por la Fase I)
- Solicitar los Criterios de Diseño, Especificaciones Técnicas y Planos que regirán la Ingeniería y Construcción del Terminal de Carga.

**Respuesta:**

**a) La construcción del nuevo Salón Presidencial no forma parte de la concesión. La programación de la demolición de los actuales Salones de Protocolo puede ser propuesta por el Concesionario.**

**b) y c) La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 99)

2. Entendemos que el concesionario definirá a que mangas se va cada avión (artículo 1.10.2) ¿estamos en lo correcto?.

**Respuesta:**

**Sí, a través del mecanismo de asignación del Sistema de Embarque/Desembarque establecido en el artículo 1.10.2, I, letra a), de las Bases de Licitación.**

(ref. 106)

3. ¿Las tarifas están afectas al IVA?.

**Respuesta:**

**La tarifa por pasajero embarcado no está afecta a IVA. Véase el D.L. 825 de 1974.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 120)

4. En el ítem 1.4.5-6c, se requiere la presentación de catálogos y manuales de equipos aeronáuticos "considerados" por el licitante. Como los contratos relativos a la adquisición de dichos equipos sólo podrán ser definidos después de la adjudicación, se entiende que la presentación de catálogos en esta etapa, no constituyen compromiso, pudiendo ser substituidos por otros que atiendan a las especificaciones y con características similares. Favor confirmar.

**Respuesta:**

**La presentación de catálogos en la etapa de licitación constituyen compromisos y los equipos sólo podrán ser cambiados si cumplen con las especificaciones técnicas correspondientes y con la certificación de calidad igual o superior a los equipos propuestos en la Oferta del Licitante, la cual deberá ser aprobada por el Inspector Fiscal.**

**En relación a los manuales operativos de los equipos, véase la Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 132)

5. En el ítem 2.4.5 se incluye el sistema de evacuación de derrames de combustible para el sistema de ampliación de plataformas de aeronaves. Se solicita especificar el alcance de este ítem, y especificar si incluye cualquier modificación en los sistema de drenaje de las plataformas existentes.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá elaborar el proyecto correspondiente que permita evacuar los posibles derrames de combustible.**

**El sistema de drenajes de la actual plataforma no considera ningún sistema de evacuación de derrames de combustibles, por lo que el Concesionario deberá considerar, el proyecto y construcción de cámaras decantadoras de combustibles y lubricantes, con el fin de que la llegada del agua no contamine al sistema general de drenajes del aeropuerto.**

(ref. 142)

6. En el 2.6.4.6 se estipula que se diseñe un sistema para corregir derrames de combustible. Favor indicar cuales son los requerimientos para este sistema. Favor aclarar si se debe incluir el área existente ó sólo las áreas que se van a construir.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 146)

7. En el ítem 2.7.2.c se indica que el cronograma de actividades contemplará gestiones de la DGAC, MOP y otros que tengan que ver con las actividades del concesionario. Favor indicar cuando serán entregados las fechas y/o plazos de dichas gestiones de la DGAC y MOP.

**Respuesta:**

**Las gestiones de la DGAC y del MOP serán realizadas a medida que el Concesionario las requiera para la Planificación, Programación y Control de sus trabajos.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 147)

8. En el ítem 2.7.2 se indica que el programa de las obras será revisado y actualizado cuando el Inspector Fiscal estime necesario. Se solicita indicar cuál sería la frecuencia de dichas revisiones. Se sugiere considerar una frecuencia mensual.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 171)

9. Artículo 1.14.7. p, Régimen Tributario.
   I. ¿Cuál será el mecanismo utilizado para la devolución del IVA de la construcción?.
   II. ¿Cómo se tributará sobre los distintos tipos de ingresos descritos?.

**Respuesta:**

**I. Véase la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 4.**
**II. Véanse los artículos 16 letra h) del D.L. 825 de 1974 y 29 del D.L. 824 de 1974, ambos cuerpos legales modificados por Ley N° 19.460 de 1996.**

(ref. 177)

10. Artículo 1.10.23., COP.
¿Cuál es el alcance del apoyo administrativo que el concesionario debiera prestar al COP?.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá prestar servicio de secretariado y proveer el material de escritorio necesario y de ayuda logística para el normal funcionamiento del Comité Operacional del Aeropuerto.**

(ref. 180)

11. Las Bases Administrativas, en pág. 73, punto 2.4.1 se indica que habilitado en su totalidad el edificio terminal de pasajeros, podrá utilizarse el terminal actual nacional hasta su demolición.

En las especificaciones técnicas 110-ET-AR-104, se consulta la demolición del actual edificio que alberga las instalaciones del Terminal Nacional.

a) ¿Qué predomina las bases o las especificaciones técnicas?.
b) ¿Cuándo y quién realizará dicha demolición?.
c) No se podría fijar una fecha, de modo tal que si se pretende darle algún uso, todos sepamos el tiempo de un posible reaprovechamiento.
d) ¿Qué calidad de mantención deberá dársele y/o que remodelaciones se permitirán?.

**Respuesta:**

**a) Remítase a lo señalado en el artículo 1.3.2 de las Bases de Licitación.**

**b) y c) Las Bases de Licitación le otorgan al Concesionario la posibilidad de postergar la demolición del edificio Terminal Nacional, el que originalmente se demolía de inmediato, permitiéndole a éste dar un uso alternativo provisorio de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.4.1 de estas mismas bases. Si el Concesionario no opta por dar un uso alternativo al edificio Terminal Nacional, deberá proceder a su demolición inmediatamente después que éste se haya cerrado al uso de pasajeros.**

**d) La calidad de mantención deberá ser de acuerdo al tipo de uso que el Concesionario dará al edificio. Las remodelaciones que se permitirán serán**

**todas aquellas que no atenten contra la clasificación de provisorio del edificio Terminal Nacional, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.**

(ref. 182)

12. Se solicita definir la precedencia de cada uno de los documentos que componen la licitación, para evitar las contradicciones existentes entre los diversos antecedentes que se han entregado y que se entregarán, durante el proceso.

V.GR: Planos de arquitectura y estructuras
BASES -ESPECIFICACIONES, ETC.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en el artículo 1.3.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 211)

13. 1.4.4. Entrega de Ofertas
¿Las 6 copias tanto de la oferta técnica como de la económica corresponden a copias simples (Fotocopias) de las ofertas originales?.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 212)

14. 1.4.5. Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado oferta técnica.
A) Antecedentes Generales
2.- Designación de representante o mandatario (Documento N° 2)
¿Qué tipo de mandato se requiere? ¿Este mandatario reemplaza al representante del consorcio ante el MOP, nombrado en la etapa de precalificación?.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 15 de la Circular Aclaratoria N° 2.**

(ref. 213)

15. 1.4.5. Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado oferta técnica
A) Antecedentes Generales
3.- Garantía se Seriedad de la Oferta y Declaración Jurada (Documento N°3)
b) Declaración Jurada
¿El formulario N° 7 debe ser firmado por el representante del consorcio ante el MOP o por cada uno de los representantes legales las empresas integrantes del consorcio?

**Respuesta:**

**El Formulario N° 7, Declaración Jurada, debe ser firmado por el representante designado para la licitación, de acuerdo al artículo 1.4.5, N° 2, letra A), de las Bases de Licitación.**

(ref. 214)

16. 1.4.5. Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado oferta técnica
B) Oferta Técnica
9.- Experiencia del operador
¿Qué requisitos legales o de confiabilidad de los datos debe cumplir la descripción de la experiencia del operador?.

**Respuesta:**

**Los antecedentes para la descripción de la experiencia del operador deberán presentarse debidamente firmados por el representante designado para la licitación, haciendo constar expresamente que son verdaderos y se ajustan totalmente a la realidad. Respecto de los certificados emitidos por la autoridades de aeropuertos, éstos podrán venir en el idioma del país de origen y ser traducidos y notariados al idioma español en Chile. Dicha traducción deberá ser firmada ante Notario por el representante designado para la licitación.**

(ref. 215)

17. 1.6.3. Protocolización
El plazo para protocolizar de decreto de adjudicación es de 60 días, el mismo que para construir la concesionaria, por lo que si se agotara este último plazo sería imposible cumplir el primero. Solicitamos una modificación ampliando el plazo para protocolizar hasta setenta y cinco días.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 217)

18. 1.8.6. Obligación del concesionario de entregar información al Inspector Fiscal 5d)
¿Cuál es la definición de usuario? ¿Incluye pasajeros, aerolíneas, personal DGAC, visitantes, etc.?.

**Respuesta:**

**Se entiende por usuario a cualquier persona que utilice las instalaciones y servicios del aeropuerto dentro del área de concesión.**

(ref. 228)

19. Es posible, adjudicada y/o estando en operación la concesión, reubicar servicios, agrandar o subdividir locales, cambiar el destino, etc. conforme a las necesidades que se requieran o se estimen convenientes.

**Respuesta:**

**Sólo se podrán realizar dichas reubicaciones, subdivisiones o cambios siempre que se cumpla lo señalado en el punto C.9 del artículo 1.10.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 229)

20. ¿En los terrenos exteriores a los edificios del aeropuerto, y entregados al concesionario, estará permitido ejecutar otro tipo de construcciones, que el concesionario estime necesarias, si le fuere rentable, como por ejemplo para destinarlos a Hoteles u otro tipo de servicios?.
¿A qué ordenanza de construcciones se deberá atener el concesionario, si fuere posible construir?.

**Respuesta:**

**Sí, en los terrenos de la concesión estará permitido ejecutar otro tipo de construcciones ateniéndose al Plano Regulador del aeropuerto y a los criterios de diseño elaborados por el Concesionario, los que deberán ser aprobados por el Inspector Fiscal. En general, estas nuevas construcciones deberán ser de calidad similar y armónicas a las nuevas construcciones que ejecute el Concesionario.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 243)

21. En la página 29, apartado 1.9.9. "Puesta en servicio de las Obras", punto a) "Puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes o puesta en servicio provisoria" "Fase Alfa", se dice:

Una vez otorgada la puesta en servicio provisoria de las instalaciones, el concesionario ....., tendrá derecho a cobrar a la DGAC el monto equivalente a los ingresos a que ésta tiene derecho a percibir por los contratos y concesiones existentes, de acuerdo al listado de contratos que forma parte del anteproyecto referencial.

Quiere esto decir:
a) ¿Qué en la fase Alfa el Concesionario no percibirá nada por tarifa de pasajeros?.
b) Se ha recibido relación de empresas que tienen contratos con la DGAC con datos insuficientes. ¿Cuándo se entregarán copias de los contratos que actualmente existen?.

**Respuesta:**

**a) Durante la Fase Alfa el Concesionario no percibirá ingresos por concepto de tarifa por pasajeros embarcados.**
**b) Remítase a lo señalado en el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

(ref. 320)

22. ¿Cuál es el mecanismo actual de asignación de counters y oficinas a las líneas aéreas?

**Respuesta:**

**En relación a los Counters, remítase a lo señalado en la Respuesta N° 30 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

**En relación a las Oficinas de Apoyo a las Líneas Aéreas, la DGAC las asigna directamente a cada compañía aérea a solicitud de las mismas.**

(ref. 324)

23. En el ítem 1.4.5 B - 6-c) se solicita la presentación de información de los equipos "considerados por el licitante", incluyendo la entrega de manuales operativos de equipos e instalaciones eléctricas, mecánicas y aeroportuarias. Como dichos manuales operativos suelen ser muy voluminosos, se solicita confirmar si su presentación es obligatoria, o puede ser sustituida por informaciones resumidas sobre la operación del equipo que se considera utilizar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 332)

24. Seguro de Catástrofe: puede cualquiera de las cláusulas de seguro recibidas por el MOP como beneficiario, ser usada para pagar a los acreedores financieros?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 337)

25. En la Sección 1.4.1 dice "Serán de cargo del oferente todos los costos directos e indirectos asociados a la preparación y presentación de su oferta, no siendo el MOP, en ningún caso, responsable de estos costos". Se asume que esto significa que el MOP no va a reembolsar directamente estos costos? No significa nada más que esto?.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 339)

26. ¿A qué se refieren en las Bases de Licitación con Oficinas de Apoyo a Counters? ¿Qué diferencia existe con las otras oficinas (Oficinas de Líneas Aéreas). Se incluyen oficinas en áreas para servicio de equipaje?.

**Respuesta:**

**La oficina de apoyo a counter para una compañía aérea, es aquella instalación que está directamente vinculada a las actividades que debe ejercer la línea aérea en el check-in de sus pasajeros y equipaje en el terminal de pasajeros.**

**La diferencia está en el propósito de uso de las oficinas, en particular, las líneas aéreas necesitan adicionalmente otros espacios para sus labores administrativas y de carga no relacionados con el chequeo de pasajeros.**

(ref. 340)

27. Confirmar: ¿Los contratos de concesión que expiren, no se van renovar si no es con el consentimiento del nuevo concesionario?.

**Respuesta:**

**Los contratos de concesión otorgados por la DGAC y que se refieran a los servicios definidos en el artículo 1.10.2 de las Bases de Licitación, que expiren durante el año 1998, sólo podrán ser renovados por ésta hasta el 31 de Diciembre del mismo año. Con respecto a los contratos de concesión que expiren con posterioridad al 31 de Diciembre de 1998, no serán renovados por la DGAC.**

(ref. 343)

28. ¿Cómo se van a distribuir los ingresos entre la DGAC y Aduana del nuevo contrato de Duty Free, para el cual se llamaría a licitación y que comenzaría a regir a partir del año 2006? ¿Qué porcentaje de los ingresos que percibiría la DGAC en este nuevo contrato corresponderían al Concesionario?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 345)

29. Favor de indicarnos el o los organismos que recepcionarán las instalaciones ampliadas del terminal de pasajeros, torre de control y oficinas anexas, edificio del terminal de carga.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 347)

30. En relación también al equipamiento del aeropuerto. ¿Quién suministra los equipos de pesaje de equipaje, modelos y cantidad así como también a los detectores de metales, quién suministra y modelo de los equipos tanto en el terminal de pasajeros como en el terminal de carga?.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá suministrar las básculas para el pesaje del equipaje. Estas deberán corresponder a modelos tipo counter línea aérea, de 50 x 60 cm. La cantidad**

dependerá de los nuevos counter de check-in de pasajeros requeridos.

Las balanzas que se ubiquen en el terminal de carga, son de responsabilidad de los operadores de carga aérea.

Los detectores de metales serán provistos por la DGAC.

(ref. 369)

31. Con referencia al punto 7.- Régimen de Explotación (Documento Nº 7).
En el segundo párrafo se pide que el oferente defina entre otros, el equipamiento que usará para llevar a cabo los servicios básicos. Un listado con todo el equipamiento que necesitamos podría ser extenso, y difícilmente parece ser necesario en este momento, además podría cambiar considerablemente después de la presentación inicial.

¿Podría el MOP aclarar qué exactamente espera recibir, en cuanto a este requerimiento, al momento de la propuesta?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación Nº 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 377)

32. ¿Quién estará a cargo del mantenimiento de los equipos de Radio Ayudas (como por ejemplo VOR, NDB, ILS), torre, iluminación de pista, calles de rodaje, plataforma, así como el de las ayudas visuales?.

Confirmar si el consumo de energía de los equipos de Radio Ayudas y Torre de Control tendrá un medidor por separado.

**Respuesta:**

**El mantenimiento de los sistemas señalados serán de responsabilidad de la DGAC. Los consumos de energía eléctrica asociados a estos sistemas serán de cargo de la DGAC. No requieren de remarcadores toda vez que la Torre de Control y edificio administrativo se alimentarán desde una Celda de Media Tensión existente en la actual Subestación. Estas celdas además disponen de medidores de energía.**

(ref. 379)

33. En relación a los certificados que deben entregar los operadores de sus mandantes en los distintos lugares (Aeropuertos) en que operan, pueden estos certificados ser enviados en el idioma del país original debidamente autentificados y ser traducidos y notariados al español en Chile?.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta Nº 16 de la presente Circular Aclaratoria.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 83)

34. Sistema de Alcantarillado Interior. Información necesaria para determinar la capacidad portante de los Colectores « Terminal Nacional » y « Principal del Aeropuerto » (perfil longitudinal, diámetros, pendientes, longitud de tuberías, otras descargas, etc.)

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES AEROPUERTOS D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**En el "Estudio de Ingeniería Planta de Tratamiento de Aguas Servidas y Colectores" elaborado por INGEPRO LTDA., se encuentra la información necesaria para determinar la capacidad portante de los colectores. Este estudio se encuentra a disposición de los Licitantes en el Archivo Técnico de la Dirección de Aeropuertos del MOP, ubicado en Morandé 59, Piso 11, debiendo ser solicitado directamente en dicha repartición.**

(ref. 92)

35. Red General de Agua Potable

a) ¿Cuáles son los consumos y máximas demandas de agua actuales en los otros servicios de la DGAC? Si debemos verificar hidráulicamente el sistema de abastecimiento existente frente a las nuevas ampliaciones (Torre de Control, Edificio Terminal, Terminal de Carga, etc. ) es necesario conocer cuanto de la capacidad instalada está siendo usado en otras instalaciones.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

b) Requerimos la siguiente información :
- Curva del Sistema de Impulsión - Conducción Primaria independiente del Edifico Terminal.
- Curva de las Bombas de Impulsión - Conducción Primaria (Bombas VOGT modelo 628-170).
- Curva de la Bomba de Pozo Profundo - Actual Bomba de Agua para Riego (Bomba Aturia, 100 HP).
- Esquema de Principio de la actual Fuente de Abastecimiento de Agua Potable, indicando características y capacidades de los equipos, capacidades de los tanques de almacenamiento, etc.

**Respuesta:**

**Dichos antecedentes se encuentran resumidos en el Documento 1810-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial. Si se requiere mayores detalles, solicitar por escrito la bibliografía correspondiente a la Dirección de Aeropuertos del MOP.**

c) ¿Cuál es la actual capacidad de la Fuente de Abastecimiento de Agua? Indicar capacidad instalada de bombeo en los cuatro sondajes, capacidad operativa de los mismos, etc.

**Respuesta:**

**Se indica en el Documento 1810-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 148)

36. Favor indicar cuáles serían las áreas disponibles para la instalación de la faena, y si existen áreas con restricciones del DGAC.

**Respuesta:**

**Para la instalación de faenas, el Concesionario deberá considerar como áreas disponibles, el área definida por las siguientes coordenadas del Plan Maestro del Aeropuerto:**

**Para el Terminal de Pasajeros, Plataforma, Rodajes y Torre de Control:**
- **X : +1.800 hasta X : +2.000**
- **Y : +1.250 hasta Y : +1.400**

Para el Terminal de Carga, Vialidad de Acceso y Edificio SAG:
- X : -230 hasta X : +100
- Y : +400 hasta Y : +600

**Ambos sitios disponen en las inmediaciones de buenos accesos, energía eléctrica (380 V), agua potable y alcantarillado. No obstante lo anterior, el emplazamiento exacto de los sitios de la instalación de faenas, dentro de las áreas definidas por las coordenadas antes mencionadas, será definido por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.7.5 de las Bases de Licitación.**

(ref. 151)

37. De acuerdo a los planos disponibles, la nueva subestación eléctrica interfiere con el espejo de agua existente, por lo tanto es necesario demoler el espejo de agua. Favor aclarar.

**Respuesta:**

**Se deberá demoler la parte afectada por la construcción de la nueva subestación, manteniéndose el resto del espejo de agua, conforme lo indican los planos de arquitectura correspondientes.**

(ref. 155)

38. Los siguientes planos correspondientes a veredas rodantes no fueron entregados: 1230-ME-101, 1230-ME-102, 1230-ME-103. Se solicita una copia de los documentos.

**Respuesta:**

**En el punto 1 del Documento 1200-ET-ME-003 "Especificaciones Técnicas para Veredas Rodantes" del Anteproyecto Referencial, los números indicados 1230-ME-101, 1230-ME-102, 1230-ME-103 corresponden a la denominación de las Veredas Rodantes y no a planos. Los planos que entregan la disposición general y el dimensionamiento requerido por las Veredas Rodantes corresponden a los siguientes planos de arquitectura: 1210-AR-307, 1210-AR-313 y 1210-AR-314, todos del Anteproyecto Referencial.**

**Las Especificaciones Técnicas 1100-ET-AR-146 "Veredas Rodantes. Características de los Equipos" complementan el Documento 1200-ET-ME-003 de dicho Anteproyecto.**

(ref. 156)

39. Los pedestales de soporte del Puente de Embarque aparecen indicados en los planos de arquitectura (1212-AR-104) y referidos a la especificación No. 1100-ET-AR-152 que corresponde a Ventanales Perimetrales, Tabiques, Puertas, Ventanas, en perfiles de aluminio. Favor aclarar.

**Respuesta:**

**El Licitante deberá atenerse exclusivamente a lo indicado en los Planos con revisión posterior o igual a cero (0), y descartar las versiones anteriores.**

(ref. 160)

40. Las Bases Administrativas, en pág. 74, punto 2.4.5 señalan que se deberán ejecutar app. 75.000 $m^2$ de plataforma y 29.000 $m^2$ de calles de rodaje.

Según plano 1700-VI-001, al medirse con escalímetro:
La plataforma tendría app. 62.000 más 3.000 en push back y 3200 en calle aeronáutica, con un total de 68.200 $m^2$ app.; y en la calle de rodaje contabilizamos unos 53.000 $m^2$.

Estas cantidades no se acercan a las de las bases y puede existir un error de interpretación, el que agradeceremos aclarar como se solicita más adelante.

Por otra parte el corte AB, detallado en 1700-VI-002 señala una sección de 128,5 m. para la plataforma, que no se cumple para la sección Norte-Sur.

No está claro, además, los límites de las áreas de la calle aeronáutica ni el área push back.

Consecuencia de lo anterior agradeceremos proporcionar un plano más detallado y con cotas, de ser esto posible en esta etapa, o en su defecto un croquis acotado.

En relación al diseño estructural de estos pavimentos, ¿difieren en algo con lo indicado en planos AS BUILT 3100-GE-101 y 3100 GE 103 (3)?. Agradeceremos confirmar o rectificar.

**Respuesta:**

**Las superficies de plataforma para estacionamiento de aeronaves y de calles de rodaje que ejecutará el Concesionario deben ajustarse a los Planos 1700-VI-001 y 1700-VI-002, ambos del Anteproyecto de Referencial.**

**La Sección A detallada en el Plano 1700-VI-002 (Rev. 0) del mismo Anteproyecto, debe indicar una sección de 125 m. de ancho para la plataforma, en sentido Norte-Sur, en vez de 128,5 m.**

**Los límites de las áreas de la calle aeronáutica y push-back están definidos en el Plano 1700-VI-002 (Rev. 0) del Anteproyecto Referencial.**

**Las cotas de la plataforma y calles de rodaje proyectadas quedan definidas por las cotas de la plataforma existente, las que se encuentran en los planos as-built correspondientes.**

**Los diseños estructurales de los pavimentos de la calle aeronáutica y push-back coinciden con lo indicado en los planos as-built correspondientes, no así el diseño de los pavimentos del área de plataforma y de calles de rodaje. Sin embargo, es importante hacer presente que los criterios de diseño estructural de los pavimentos considerados para la calle aeronáutica, push-back, área de plataforma y calles de rodaje están detallados en el Documento 1700-RP-VI-001 (Rev. 0) del Anteproyecto Referencial, los que prevalecen sobre los planos as-built.**

(ref. 161)

41. En relación a los mismos pavimentos en el área de carga, pág. 78 de las BA. punto 2.4.18 se señalan 26.100 $m^2$ de plataforma y 4.700 $m^2$ de calle aeronáutica y 3600 $m^2$ para el área de push-back.

En plano 2110-DG-004, se señala en un cuadro que la plataforma tiene 26.100 $m^2$, la calle aeronáutica 4.190 $m^2$ y la calle de servicio 6.200 $m^2$.

Si medimos con escalímetro, tenemos plataforma 25.700 $m^2$, calle aeronáutica 3.700 $m^2$ y calle de servicio 6.100 $m^2$.

Como se ve no existen concordancias y además no aparece el área push-back. Igual que para las plataformas de pasajeros, solicitamos planos de cotas.

**Respuesta:**

**Las superficies de plataforma y de calles de rodaje que ejecutará el Concesionario deben ajustarse a los Planos 2010-DG-001 y 2630-VI-001, ambos del Anteproyecto de Referencial.**

**Las cotas de rasante de la plataforma de aviones del Terminal de Carga, se pueden determinar a partir de las cotas de inicio y de borde y de las pendientes definidas en el Anteproyecto Referencial (remítase al Plano 2630-VI-001). La plataforma de aviones**

existente del Area de Carga, en sentido Oriente-Poniente, cuenta con un doble bombeo (remítase a los Planos N° 2 de 36 y 3 de 36 del Proyecto N° 1303-B de la DAP). El Concesionario deberá proyectar una zona de transición en la nueva plataforma para poder alcanzar las pendientes y cotas definidas en el Anteproyecto Referencial.

(ref. 163)

42. Para ambos terminales: No se observa la existencia, entre los documentos entregados de estudio de mecánica de suelos.

Tampoco existen plano con perfiles longitudinales, transversales, etc. que permitan calcular los movimientos de tierras y los materiales de empréstito.

Favor señalar en que volumen y/o set de planos se encuentra dicha información, y de no existir cuando se entregaría.

**Respuesta:**

**Los parámetros geotécnicos ocupados en el prediseño de fundaciones, cálculo de estructuras enterradas y prediseño de pavimentos se han obtenido de estudios geotécnicos realizados anteriormente en el área del aeropuerto y en estudios geotécnicos complementarios realizados.**

**Estos estudios se reseñan en los siguientes Documentos:**

| | | |
|---|---|---|
| **1000-RP-GE-001** | **:** | **Informe Geotécnico Pilotaje - Fundaciones Directas y Galería Técnica;** |
| **2130-RP-GE-001** | **:** | **Informe Geotécnico de Prospecciones (Carga);** |
| **2630-CD-GE-001** | **:** | **Criterios de Diseño Geotécnico - Fundaciones de Pasos Superiores;** |

**y en general, en todos los Documentos relativos a prediseño estructural de pavimentos de vías de circulación, áreas de estacionamiento, plataformas y calles de rodaje, todos del Anteproyecto Referencial.**

**El Anteproyecto Referencial no incluye perfiles longitudinales ni transversales, dado que éstos deberán formar parte del Proyecto Definitivo que deberá desarrollar el Concesionario.**

**No obstante lo anterior, el Anteproyecto Referencial incluye secciones transversales típicas, especificaciones de materiales, rasantes, bombeos, secciones típicas de las plataformas, etc. Los Planos del Anteproyecto Referencial que incluyen esta información son los siguientes:**

| | | |
|---|---|---|
| **1600-DG-003** | **:** | **Vialidad de Estacionamiento de vehículos. Disposición General.** |
| **1610-VI-001** | **:** | **Plantas y perfiles. Vialidad interior. Sector Aeronáutico.** |
| **1620-VI-001** | **:** | **Plantas y perfiles. Vialidad interior. Sector Ciudad.** |
| **1700-VI-002** | **:** | **Secciones típicas Plataforma Estacionamiento Aviones y Calles de Rodaje.** |
| **2610-VI-001** | **:** | **Planta y secciones de pavimentos en acceso Terminal de Carga.** |
| **2610-VI-002** | **:** | **Perfiles longitudinales y secciones tipo en acceso Terminal de Carga.** |
| **2620-VI-001** | **:** | **Planta General y Secciones de Pavimentos en Zona Primaria.** |
| **2630-VI-001** | **:** | **Plataforma de Aviones y Calles de Rodaje** |

(ref. 181)

43. En relación a las demoliciones que se deberán realizar, conforme a lo señalado en plano 1100-DG-001, es necesario conocer cuando se podrán efectuar, (Antes de que y después de que actividad o partida).

A.-1. Demolición de torre de control
B.-1. Salones del protocolo
2. Edificio DGAC
3. Recinto COPEC Servicios
4. Edificaciones SIAV
5. Estanques
6. Tramo calle aeronáutica
7. Desvío canal González
8. Berma de asfalto para construir sobreancho de calzada

**Respuesta:**

**Las demoliciones se deberán ejecutar de acuerdo con lo siguiente:**

**A.- 1. Véase lo señalado en el artículo 2.4.3 de las Bases de licitación.**
**B.- 1. Junto con la demolición de la Torre de Control existente.**
**2. Una vez construido y funcionando el Edificio Anexo a la nueva Torre de Control.**
**3. Conforme al programa de trabajo del Concesionario.**
**4. Conforme al programa de trabajo del Concesionario, debidamente coordinado con SIAV.**
**5. Conforme al programa de trabajo del Concesionario.**
**6. Conforme al programa de trabajo del Concesionario.**
**7. Una vez construido y en funcionamiento el desvío del canal proyectado, sujeto al proceso de expropiación.**
**8. Conforme al programa de trabajo del Concesionario.**

(ref. 183)

44. ¿En qué documento o planos se encuentran los perfiles longitudinales y transversales de vías de circulación, estacionamientos, áreas de plataforma y calles de rodaje, que se CITAN en las 1100-ET-GE-001.

Estos planos son imprescindibles para poder establecer las cantidades de material a remover y rellenos/terraplenes.

Además se necesitan los perfiles de las instalaciones exteriores de las Redes de agua potable, Aguas Servidas, Aguas Lluvias y Drenes y Red de regadío, para poder determinar claramente el movimiento de tierras.

**Respuesta:**

**En el punto 2 del Documento 1100-ET-GE-001 del Anteproyecto Referencial, se indica claramente que el Concesionario deberá desarrollar todos los planos señalados en la consulta, en la etapa de Proyecto Definitivo.**

**Para la elaboración de dichos planos se cuenta con la información básica en los siguientes Planos del Anteproyecto Referencial:**

**1600-DG-003 : Vialidad de Estacionamiento de vehículos. Disposición General.**
**1610-VI-001 : Plantas y perfiles. Vialidad interior. Sector Aeronáutico.**
**1620-VI-001 : Plantas y perfiles. Vialidad interior. Sector Ciudad.**
**1700-VI-002 : Secciones típicas Plataforma Estacionamiento Aviones y Calles de Rodaje.**
**2610-VI-001 : Planta y secciones de pavimentos en acceso Terminal de Carga.**
**2610-VI-002 : Perfiles longitudinales y secciones tipo en acceso Terminal de Carga.**
**2620-VI-001 : Planta General y Secciones de Pavimentos en Zona Primaria.**
**2630-VI-001 : Plataforma de Aviones y Calles de Rodaje**

(ref. 188)

45. En especificaciones técnicas aparece un documento de cuadro de terminaciones que no se encuentran según el siguiente detalle.

- 1200-HD-AR-102
- 3001-AR-102
- 1800-HD-AR-102
- 1300-HD-AR-102
- 1301-HD-AR-102

Favor entregarlos a la brevedad, ya que con lo detallado en planos, no es posible determinar las cubicaciones de las obras.

**Respuesta:**

**Todos los Cuadros de Terminaciones quedaron resumidos en el Documento 1100-HD-AR-101 del Anteproyecto Referencial. El Licitante no deberá considerar otro documento en relación a cuadros de terminaciones.**

(ref. 192)

46. En ET-160 Sección 1 ítem. 1.1.1 aparece revestimiento según los cuadros de terminaciones. Especificar cual cuadro de Terminaciones.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 45 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 207)

47. Los planos 1610-VI-001 y 1300-AR-101 muestran una discrepancia en la situación de la torre de control, favor definir cual debe considerarse.

**Respuesta:**

**El licitante deberá considerar el Plano 1610-VI-001, Revisión 1, del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 237)

48. Favor aclarar las especificaciones y criterios de diseño, ya que existe un error de transcripción, ya que se habla de agua caliente, medidor de agua, y prueba de una red de impulsión con exigencias de red de alcantarillado (Se piden pruebas de bola y luz).

**Respuesta:**

**Para las pruebas a los sistemas interiores de agua potable y alcantarillado se deberá dar cumplimiento a lo indicado en el "Manual de Normas Técnicas" del Reglamento de Instalaciones Domiciliarias de Agua Potable y Alcantarillado, en lo que corresponda a cada servicio.**

(ref. 245)

49. VIALIDAD. El proyecto de paso superior es insuficiente, salvo que se deba proyectar, para lo cual no existe tiempo.

**Respuesta:**

**Los pasos superiores Oriente y Poniente, así como el puente sobre el Canal González, definidos en el Plano 2610-VI-001 del Anteproyecto Referencial, deberán ser proyectados por el Concesionario en la etapa de Proyecto Definitivo. Dicho diseño deberá ajustarse a lo indicado en los Documentos 2610-VI-003, 2610-CD-SH-001,**

**2610-CD-VI-001, 2610-ET-SH-001 y 2630-CD-GE-001, todos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 247)

50. AGUA POTABLE -RED INCENDIO
Existen contradicciones, entre planos-criterios-especificaciones, entre primera etapa, primera fase.
En DEFINITIVA, explicitar que se debe considerar para esta concesión.
¿La totalidad de la matriz; cuántos remarcadores, cuántos arranques domiciliarios?.
¿Cuánto arranques deberán ser repuestos?.

**Respuesta:**

**Se debe considerar toda obra necesaria para asegurar el abastecimiento de agua potable en el área de la concesión. Asimismo, se debe considerar que por el área de concesión atraviesan cañerías que dan servicio al sector Sur del Aeropuerto.**

**En relación a las obras exteriores, no se debe olvidar que la ejecución del Edificio en el sector Oriente obliga a la modificación del trazado de una matriz y una impulsión, tal cual se expresa en el Plano 1810-IS-001 del Anteproyecto Referencial. Por otra parte, para asegurar otra alternativa de abastecimiento, el mismo plano indica una matriz en el sector Poniente (Acero D=300 mm.).**

**Adicionalmente, se plantea un abastecimiento alternativo desde el pozo de riego existente junto a la Central Térmica.**

**El tema de los remarcadores de agua potable debe ser enfrentado por el Concesionario de acuerdo a la modalidad de su relación comercial con sus Sub-Concesionarios.**

(ref. 248)

51. ¿Dónde se encuentra el detalle de arquitectura de la sala de bombas y sus especificaciones?.

**Respuesta:**

**El detalle y sus especificaciones deberá ser presentado por el Concesionario en el Proyecto Definitivo.**

(ref. 249)

52. AGUA POTABLE - RED INCENDIO. ¿Cómo se dividen las obras civiles comunes entre ambos sistemas?

**Respuesta:**

**El Licitante podrá definir el criterio que utilizará en estos casos. Se sugiere asignar el costo de la obra al sistema que la utilizará en términos normales y no eventuales. Por ejemplo, en el caso de la impulsión que abastece de agua a los estanques de agua potable e incendio del Edificio Terminal, se debería considerar la obra dentro del presupuesto del sistema de agua potable.**

(ref. 250)

53. ¿De qué material son las cañerías al interior de sala de bombas y estanque: ¿ACERO?.

**Respuesta:**

**Acero ASTM A53 Grado B, con extremos biselados para soldar y revestimiento epóxico de protección.**

(ref. 251)

54. Agua Potable - Red Incendio.
¿Se debe ejecutar alguna instalación para los galpones. Hasta que punto se dejarán los arranques domiciliarios.

**Respuesta:**

**Entendiendo que se refiere al Area Terminal de Carga, las obras quedan claramente explicitadas en el Documento 2210-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 253)

55. Alcantarillado (Terminal de Pasajeros).
¿Existen elementos comunes entre terminal de carga y pasajeros. ¿Para los presupuestos cuál sería el límite entre ellos?.

**Respuesta:**

**Respecto del Proyecto de Alcantarillado de Aguas Servidas, no existen elementos comunes entre el Terminal de Carga y el Terminal de Pasajeros.**

(ref. 262)

56. A vía de ejemplo hemos revisado personalmente el plano 1840-IS-001 y podemos observar que para la red de:
Aguas lluvias NO hay:
- Cotas de terreno, para las cámaras
- Cotas de radier
- Longitud de cada tramo
- Ubicación exacta donde se intercepta la red actual
- Detalle de las dos descargas al Canal González
- Tipo de cámaras

En la red de Drenes NO hay:
- Numeración de cámaras
- Cotas de terreno, para las cámaras
- Cotas de radier
- Longitud de cada tramo
- Diámetro-Material
- Pendientes
- Detalle de la descarga
- Tipo de cámaras

En resumen existe sólo un trazado.

**Respuesta:**

**Cabe señalar que lo que se ha entregado es un Anteproyecto Referencial con Criterios de Diseño y Especificaciones Técnicas. En consecuencia, el Concesionario deberá desarrollar el Proyecto de Ingeniería de Detalle en la etapa de Proyecto Definitivo de las obras, conforme a lo señalado en el artículo 1.9.1 de las Bases de Licitación.**

(ref. 263)

57. En el mismo plano anterior (1840-IS-001 y en otros) se eliminan colectores y cámaras. ¿Qué significa eliminar?.
Significa que se corta el tubo y se coloca un tapón o se debe excavar-sacar el tubo-luego tapar.
Agradeceremos señalar en forma clara el significado.

**Respuesta:**

**"Eliminar" significa dejar fuera de servicio. No significa extraer, salvo que exista interferencia con alguna obra proyectada.**

(ref. 264)

58. AGUAS SERVIDAS

Los subcontratistas consultan que pasa en el terminal de carga con las reposiciones de UD. entre ejes X=469 y X=580, cuántas son y qué longitud y diámetro tienen cada una.

**Respuesta:**

**Dichos antecedentes deben ser verificados en terreno por los Licitantes.**

(ref. 265)

59. Cuántas UD. nuevas se deben ejecutar para los nuevos módulos, hasta dónde, largo, diámetro, y como se rematan (Incluyen alguna cámara).
Se deben ejecutar realmente?.

**Respuesta:**

**El desarrollo de los nuevos módulos en el Area de Carga no se contempla como una obligación en esta etapa (véanse artículos 1.2.3 y 2.4 de las Bases de Licitación). En el futuro, se debe considerar que cada módulo incluye una unión domiciliaria de D=110 mm., tal cual se indica en el Plano 2220-IS-001 del Anteproyecto Referencial. La descarga se producirá al Colector Sur en Y=774,00. En todos los casos se considera llegada a cámara.**

(ref. 266)

60. Se habla, que para algunos módulos, se deberán ejecutar obras de pretratamiento de las aguas.
¿Para qué módulos? ¿Qué tratamiento? ¿Qué norma? ¿Dónde?.

**Respuesta:**

**El desarrollo de los nuevos módulos en el Area de Carga no se contempla como una obligación en esta etapa (véanse artículos 1.2.3 y 2.4 de las Bases de Licitación). Si se prevé que algún usuario descargue aguas residuales de tipo no doméstico, deberá darse cumplimiento a la Norma NCh 2.280 Of. 96 y proyectar las obras de pretratamiento que correspondan.**

(ref. 269)

61. Se necesitan las memorias de cálculo de todos los tipos de pavimentos, especialmente para las plataformas y calles de rodaje.

Sabemos por haber participado en la licitación anterior, que el sistema de juntas y enfierraduras es especial para estos pavimentos.

Agradeceremos proporcionar dicha información, en conjunto con la mecánica de suelos del sector de plataformas en forma específica.

**Respuesta:**

**El procedimiento de cálculo utilizado, así como los parámetros de diseño y el diseño recomendado se encuentran en los Documentos 1610-CD-VI-001, 1620-CD-VI-001, 1700-CD-VI-001, 1700-RP-VI-001, 2610-CD-VI-001, 2610-CD-VI-002, 2610-CD-VI-003 y 2610-RP-VI-001, todos del Anteproyecto Referencial.**

**El sistema de juntas y armaduras a utilizar en los pavimentos de la plataforma, será de acuerdo a lo estipulado en las normas de la FAA.**

**En cuanto a la mecánica de suelos del sector de plataformas, la información requerida se encuentra en los Documentos 1000-RP-GE-001 y 1100-CD-GE-001, ambos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 270)

62. ARQUITECTURA
En ET-AR-160, en punto 7.3.1., se lee "Perfiles en planchas dobladas de acero prepintado, de iguales características a las señaladas en punto 1.2.1, Sección 110-ET-AR-120.
En dicha sección no existe el punto 1.2.1.
CONSULTA
¿Se referirá al punto 1.3.1., panel tipo A-2?

**Respuesta:**

**Hay un error tipográfico. Debe decir: "... en punto 1.3.1, ...".**
**En el caso de los tímpanos, el perfil debe ser PV-6. En otros casos se procederá de acuerdo a lo existente en el edificio actual.**

(ref. 277)

63. Especificaciones Técnicas para Escaleras Mecánicas (1200-ET-ME-001), punto 1.3 indica que la escalera EQ-1220-ME-111 tiene un desnivel de 4,2 mts. En el Anexo 1- Item 10 indica, para la misma escalera, un desnivel de 4,0 mts. En las Características de los Equipos (1100-ET-AR-144) punto 1.1.1.11 indica un desnivel de 3,7 mts. ¿La referida escalera es de 4,2 mts. de desnivel?.

**Respuesta:**

**La escalera tendrá un desnivel de 4,00 m.**

(ref. 278)

64. Especificaciones Técnicas para Ascensores (1200-ET-ME-002), punto 1.5 indica que los ascensores hidráulicos deben ser tipo cableado 2:1 con pistón lateral. En los Data Sheets se indica "Hidráulico émbolo central". ¿Pueden estos ascensores tener una configuración distinta a la indicada, pero salvaguardando los requerimientos básicos del proyecto?.

**Respuesta:**

**Los ascensores deben tener la misma configuración y aspecto que los ascensores existentes. No obstante, se puede aceptar una alternativa con pistón lateral procurando mantener los estándares de funcionamiento y criterios de diseño de arquitectura.**

(ref. 279)

65. ¿Las estructuras de soporte de los ascensores panorámicos serán suministradas por Uds.?.

**Respuesta:**

**Las estructuras de soporte de los ascensores panorámicos deberán ser suministradas por el Concesionario.**

(ref. 280)

66. Para las dimensiones de las cabinas de los Ascensores EQ-1210-ME-102, EQ-1210-ME-103, EQ-1210-ME-104, EQ-1210-ME-106, EQ-1210-ME-107, EQ-1210-ME-108, se indica en Especificaciones Técnicas (1200-ET-ME-002) 1,500 mm x 2800 mm y en Características de los Equipos (1100-ET-AR-142) 1,800 mm x 2,250 mm. ¿Cuál de las dos medidas hay que respetar?.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá respetar las dimensiones indicadas en el Documento 1100-ET-AR-142 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 281)

67. Para los Ascensores se indica en las Características de los Equipos (1100-ET-AR-142), punto 1.3.4 de dos Ascensores (EQ-1210-ME-109 y EQ-1310-ME-102), de las mismas dimensiones que los anteriores, pero estos no se encuentran indicados en las Especificaciones Técnicas (1200-ET-ME-002) punto 1.3 y en los Data Sheet se indica sólo uno en el Item 9. Además se señala que las dimensiones de estos equipos son iguales a los anteriores (1,800 mm x 2250 mm) pero en el Data Sheet, Item 9 son distintas (1,800 mm x 1,800 mm). ¿Existen estos equipos adicionales y cuáles son sus medidas?.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá considerar lo indicado en el Documento 1100-ET-AR 142 del Anteproyecto Referencial. Las dimensiones de cabina libre interior serán 1,80 m. (frente) x 2,25 m. (fondo) x 2,50 m. (altura libre interior).**

(ref. 282)

68. En el punto 1.3.6 de las Características de los Equipos (1100-ET-AR-142) para los Ascensores, se especifica uno de 1,250 kg. Electromecánico. No tiene designación ni Data Sheet. ¿Se puede considerar en el presupuesto, y bajo que especificaciones?.

**Respuesta:**

**El ascensor debe considerarse en el presupuesto de acuerdo a lo especificado en el Documento 1100-ET-AR 142, ítem 1.3.6, del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 283)

69. ¿Las estructuras metálicas del edificio existente cuentan con algún tratamiento de protección antifuego adicional a lo indicado en la norma NFPA (que sólo debe contar con red de sprinkler)?.
¿Se debe aplicar lo mismo a las nuevas estructuras?
¿Existe el informe del especialista de sistema contra incendio, indicado en 1000-CD-ST-001 pág. 30?.

**Respuesta:**

**Los haces de columna y la estructura metálica de la techumbre principal y salas de embarque existentes no cuentan con una protección antifuego adicional.**

**Para las nuevas estructuras, los licitantes deberán remitirse a lo indicado en el punto 9 del Documento 1100-CD-ST-001 y al Documento 1260-CD-FP-001, ambos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 284)

70. ¿Pueden conectarse la red sprinkler y red húmeda a la bomba de incendio existente?.

**Respuesta:**

**No existe inconveniente, si la bomba tiene la capacidad para entregar el caudal y la presión que se requiere en el punto más alejado.**

(ref. 285)

71. ¿Considerando que el panel de detección de incendio tiene copada su capacidad se deberá instalar otro panel?.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 286)

72. Sistemas de Seguridad y Protección de Incendios.
El panel existente es de marca Cerberus que ya no tiene distribuidor en América Latina.
¿Se podrá instalar otro similar de USA y compatible 100% con la Central de Audio evacuación existente?.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 287)

73. Sistemas de Seguridad y Protección de Incendios.
¿Podrán utilizarse uniones flexibles para diámetros mayores a 2", lo que se encuentra bajo las normas NFPA?.

**Respuesta:**

**Si ello es permitido por la NFPA, no existe inconveniente.**

(ref. 288)

74. Sistemas de Seguridad y Protección de Incendios.
¿Deberán los Grifos ser normados UL/FM en circunstancia que los existentes son nacionales?.

**Respuesta:**

**Los grifos de incendio exteriores sólo deben cumplir la normativa chilena.**

(ref. 289)

75. Sistemas de Seguridad y Protección de Incendios.
¿Debe el sistema de Audioevacuación ser UL/FM incluyendo la red de sonorización normal?.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 292)

76. Favor de indicarnos si las Fachadas vidriadas con vista al área de estacionamientos de vehículos deberán respetar, en el plano de la protección contra incendio, alguna Norma nacional y/o extranjera?.

**Respuesta:**

**El edificio debe considerar sprinklers en todas las áreas. Estos deberán cumplir con lo estipulado en las normas NFPA.**

(ref. 293)

77. En agua potable, las cañerías de acero ¿llevarán qué tipo de revestimiento interior y/o exterior?.

**Respuesta:**

**Las cañerías de acero llevarán revestimiento epóxico de protección. El producto a utilizar y el esquema de pintura será propuesto por el Concesionario al Inspector Fiscal.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA ASESORES CHILE

(ref. 295)

78. Falta el plano técnico Alcantarillado/Aguas Servidas. Anteproyecto General del nivel + 12.20 (ala Oriente).

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá preparar una solución en la etapa de ingeniería de detalle del Proyecto Definitivo.**

(ref. 296)

79. Respecto de las redes sanitarias.
Para la evacuación del edificio anexo a la torre de control ¿se considerará régimen domiciliario o público?.

**Respuesta:**

**Se considera régimen domiciliario, tal cual se indica en el Plano 1320-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 297)

80. Hay discrepancia entre las esp. técnicas y de los ascensores, ¿éstos serán hidráulicas con pistón central o cableado tipo lateral según señalan los Data Sheet?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 64 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 298)

81. Favor de indicar las dimensiones de las cabinas de los ascensores. Hay discrepancias entre las esp. técnicas (1200-ET-ME-002; 1500x2800) y las características de los equipos (1100-ET-AR-142, 1800x2250).

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 66 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 299)

82. Igualmente, los ascensores descritos por EQ-1210-ME-109 y EQ-1310-ME-102 no están especificados en 1200-ET-ME-002 y en los data sheet, ítem 9, se señala sólo uno de dim. 1800x1800.
¿son equipos adicionales y cuáles son sus verdaderas medidas?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 67 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 300)

83. En 1100-ET-AR-142 se especifica un ascensor de 1250 kg. y no tiene designación ni data sheet.
¿se debe presupuestar, y bajo qué condiciones?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 68 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 301)

84. En cuanto a las escaleras mecánicas:
Favor de indicar el desnivel de la escalera EQ-1220-ME-111, que según se leen los documentos tiene desnivel de 4,20 m., en Anexo 1, ítem 10, se indica para esta 4,20 m. y en caract. de los equipos (1100-ET-AR-001) ella tiene 3,70.m.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 63 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 303)

85. ¿La iluminación de la Ampliación del Terminal conservará los mismos niveles de luminancia del Terminal actual?.

**Respuesta:**

**Los niveles lumínicos de la ampliación se encuentran definidos en los criterios de diseño del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 304)

86. ¿Qué tipo de clasificación tienen los distintos edificios para el cálculo de los pagos de derechos municipales?

**Respuesta:**

**De acuerdo al tipo de construcción (material) del aeropuerto, a éste le correspondería la categoría "B1" de la clasificación municipal, conforme a la Ley General de Urbanismo y Construcción.**

(ref. 312)

87. ¿Existen actualmente equipos de almacenamiento de hidrocarburos para uso del aeropuerto?

**Respuesta:**

**Sí. En el caso del combustible de aviación existe una empresa concesionaria que lo provee con sus propios equipos. En tanto la DGAC, tiene su propio estanque de almacenamiento de combustible para vehículos.**

(ref. 315)

88. Aclarar respecto de la lista de personal y costo facilitada:

a) Si se trata de personal funcionario. Si el costo de personal es anual y está incluyendo costo de seguridad social y otras cuotas o es salario para el trabajador.

**Respuesta:**

**Corresponde a personal de la DGAC. La información entregada corresponde a la remuneración bruta mensual del personal.**

b) Si se confirma la no obligatoriedad de subrogarse en personal al servicio de la DGAC, y si en caso contrario podrían producirse variaciones en los costos actuales al pasar el personal de funcionario (en su caso) o al servicio de la administración a privado.

**Respuesta:**

**No existe obligatoriedad de subrogarse en personal al servicio de la DGAC.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

c) Cuáles son las funciones de los:
35 administrativos
8 administrativos de aeropuerto
3 constructores civiles
3 especialistas en computación e informática
1 ingeniero comercial
26 auxiliares

**Respuesta:**

**La información ha sido entregada a los Licitantes.**

d) Entre los gastos hay una cantidad importante de alimentos y bebidas para humanos que suponemos es un comedor de empresa. ¿es obligatorio el mantener este beneficio social y en caso afirmativo a cargo de quién DGAC o concesionario?.

**Respuesta:**

**La responsabilidad del personal de la DGAC sigue siendo de dicha institución.**

e) Los 18 CTA (AAP) y el CTA (radar) suponemos que son los controladores de tráfico aéreo y que por tanto seguirá siendo asumido por la DGAC.

**Respuesta:**

**Sí.**

f) Los especialistas en S.S.E.I. suponemos que son los bomberos y también es un servicio que mantiene la DGAC.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 317)
89. Las áreas de servicios de transporte público se cobran y a qué precio?.

**Respuesta:**

**Actualmente se cobra por dichas áreas y el cobro se realiza de acuerdo a lo señalado en el artículo N° 61 del Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos de la DGAC.**

(ref. 319)
90. ¿Cuántos concesionarios de handling están operando actualmente en el aeropuerto?

**Respuesta:**

**Actualmente en el aeropuerto existen 7 concesionarios de handling.**

(ref. 321)
91. ¿Cuáles son las tarifas actuales de handling y catering en el aeropuerto?

**Respuesta:**

**Actualmente la DGAC cobra un porcentaje sobre las ventas mensuales con monto mínimo mensual, según el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos de dicha institución.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP
MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

(ref. 322)

92. Los ingresos que actualmente obtiene la DGAC de las concesiones de restaurantes ¿son un alquiler de espacio o un porcentaje de los ingresos?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 91 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 325)

93. Con respecto al ítem 1.10.2-I.c, áreas para el servicio de Catering, considerando que tanto el Anteproyecto referencial como en el alcance de las obras que deberá construir el concesionario (ítem 2.4 de pliego) no está mencionada la ampliación o construcción de nuevas áreas para Catering, entendemos que las instalaciones actuales deben suplir las necesidades de los prestadores de servicios para esta etapa de concesión. Se solicita confirmar si este entendimiento es correcto.

**Respuesta:**

**Aún cuando el Anteproyecto Referencial y el alcance de las obras (artículo 2.4 de las Bases de Licitación) no consideren la ampliación o construcción de nuevas áreas para Catering, el Concesionario deberá tener en cuenta que existen en el Plan Maestro áreas disponibles destinadas para dicho servicio (dentro del área de concesión), en el caso que las instalaciones actuales no suplan las necesidades de los prestadores del servicio.**

(ref. 326)

94. Las puertas tipo PCF(corta fuego), según la especificación N° 1100-ET-AR-156, Sección 3, deberán ser certificadas para resistir al fuego según lo indique el respectivo cuadro de puertas. Teniendo en cuenta que en el Anteproyecto Referencial no se presenta el citado cuadro, se solicita informar cual será el número de horas de resistencia al fuego aplicable para las puertas tipo PCF.

**Respuesta:**

**Las puertas deberán ser certificadas para una resistencia al fuego de 2 horas.**

(ref. 327)

95. En los planos N° 1210-AR-108, 109, 110, 202, 206, 302, 303, 304, 307, y 313, se indica la utilización de piso de mármol para los recintos higiénicos, de acuerdo a la sección 8 de la especificación 1100-ET-AR-170. Los documentos entregados con el Anteproyecto Referencial sólo consideran las secciones de 1 a 7. Se solicita la entrega de la sección 8.

**Respuesta:**

**Para todos los efectos es aplicable lo indicado en la Sección 2 del Documento 1100-ET-AR 160 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 328)

96. En el plano N° 1210-AR-306-Rev 0, los ejes indicados como T1 al T04, aparentemente corresponderían al ser T5 al T9. Se solicita aclarar.

**Respuesta:**

**Efectivamente, los ejes deben ir del T5 al T9.**

(ref. 329)

97. En el plano N° 1210-AR-306-Rev 0, se especifica el Panel del cielo metálico tipo Minicell (MOD 70) sobre "Cubierta Metálica" y en el Plano 1212-AR-105 se especifica como Minicell 170 sobre losas de hormigón armado (HA). Favor aclarar.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá considerar el material especificado como Minicell Mod 70.**

(ref. 330)

98. ¿Es posible obtener información histórica (tres años) acerca de los ingresos percibidos y metraje cuadrado utilizado por concepto de arriendo de espacios (todas las categorías, es decir oficinas, locales comerciales, etc.) en el terminal?

**Respuesta:**

**La información disponible en cuanto a ingresos y metrajes de concesiones corresponde al año 1996, la cual se encuentra a disposición de los licitantes.**

(ref. 331)

99. ¿Son los Rent a Car una concesión?. Lo que se paga mensualmente en el caso de Rent a Car (Circular de Tarifas), incluye el estacionamiento de estos vehículos? Se puede obtener información histórica acerca de ingresos, tipo de cobro, número de autos, número de concesionarios?. Es el cobro por auto o por concesionario?

**Respuesta:**

**Los Rent a Car que operan actualmente en los aeropuertos, lo hacen en virtud de una concesión otorgada por la DGAC.**

**Los derechos que pagan mensualmente los Rent a Car están de acuerdo al Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos.**

**Sin perjuicio de lo anterior, actualmente en el aeropuerto la DGAC cobra, por los servicios de Rent a Car, un monto mensual por la concesión de un módulo dentro del edificio terminal, letrero de propaganda y un número determinado de estacionamientos para vehículos sin chofer.**

(ref. 336)

100. ¿Qué va a suceder con los empleados existentes actualmente, como por ejemplo sus remuneraciones y beneficios, van a ser despedidos o recontratados cuando el consorcio se haga cargo de la Concesión del Terminal? ¿Qué política existe con respecto a este punto?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 88, letra d), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 342)

101. La cifra indicada en el Maestro de Concesiones por concepto de ingresos del Duty Free ($1.320.608.000), ¿equivale al 80% que le corresponde a la DGAC?.

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 351)

102. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE EQUIPOS DE CORRIENTES DEBILES

a) En el Sistema CCMS (2.2) pág. 10, punto 2.2.2.1, se solicita monitorear el estado fotoceldas, de contactores de alumbrado automático, iluminación en entretecho, y el estado de la galería técnica. Al respecto les agradeceremos indicarnos:
- Precisar que circuitos de alumbrado, tanto interior como exterior deben ser monitoreados y cuales deben ser telecomandados.
- Indicarnos el criterio considerado para monitorear la iluminación del entretecho en forma independiente y si ésta debe ser telecomandada.
- Indicarnos en que consiste el monitoreo del estado de la galería técnica y que sistemas o equipos se debe monitorear en ella y cuáles deben telecomandarse.

**Respuesta:**

**Respecto del monitoreo de estado de equipos mediante el sistema CCMS:**
- **Los circuitos de alumbrado interior y exterior que deberán ser telecomandados se deberán definir en la ingeniería de detalle.**

- **El objetivo es conocer si se encuentran encendidos los circuitos de alumbrado del entretecho para fines de ahorro de energía. Para los circuitos de alumbrado del entretecho se debe considerar sólo el monitoreo.**

- **Los sistemas o equipos instalados en la Galería Técnica que deben ser monitoreados y/o telecomandados deberán ser definidos en la Ingeniería de Detalle. En general el sistema CCMS tiene como propósito monitorear los sistemas eléctricos y electromecánicos (Puentes de embarque, cintas transportadoras, ascensores, escalas mecánicas, bombas de agua, etc.). El telecomando corresponderá esencialmente a las Barras partidas de los tableros eléctricos y a algunos circuitos de alumbrado de áreas generales.**

b) En el Sistema FIDS (2.5), pág. 26, punto 2.5.9, se describe el tablero indicador existente, indicando que posee 48 caracteres y se solicita instalar uno igual de llegadas y dos de salidas. En el lugar hemos observado que el tablero existente de llegada tiene 10 líneas de 53 caracteres y que existe un tablero de salida al que no se hace mención en las especificaciones.

Al respecto, les agradeceremos:
- Confirmarnos si los tableros adicionales serán todos, tanto los de llegada como los de salida, de, 10 líneas de 53 caracteres, iguales al actualmente existen en la llegada.
- Confirmarnos si uno de los tableros adicionales, se instalará a la salida, al lado del existente.
- Que se hará con el tablero actual de salida, confirmándonos si será reemplazado por dos tableros nuevos. Asi mismo, les agradeceremos indicarnos que información deberán mostrar estos tableros.

**Respuesta:**

**El Tablero Teleindicador actual tiene 10 líneas y 53 caracteres cada línea. No existe Tablero Teleindicador de Información de Vuelos de Salida.**

- **Los Teleindicadores deberán tener 10 líneas y 53 caracteres.**
- **El emplazamiento definitivo del Tablero adicional de Salida se determinará en la Ingeniería de detalle.**
- **El Tablero actual emplazado a la salida del área de recogida de equipaje se mantiene. No se reemplaza.**

**La información que mostrarán al público corresponderá a información de los vuelos de llegada al Aeropuerto.**

c) En el Sistema FIDS (2.5), pág. 27, punto 2.5.10, se indica que existen 20 monitores de 15" y 42 de 28" y se solicitan 120 de 28" y 60 de 15" adicionales. Al respecto, les agradeceremos:
- Confirmarnos en relación con los monitores de 15", que son efectivamente de 15" o si son de otra medida, indicarnos cuál es ella.
- Indicarnos cuál es el criterio de distribución y agrupación que se ha utilizado en el terminal existente para ambas medidas de monitores, y que criterios deben utilizarse para emplazar y agrupar los monitores adicionales.

**Respuesta:**

**Respecto del Sistema FIDS:**
- **Los monitores que se indican de 15", debe rectificarse por monitores de 28".**
- **Los monitores se emplazarán sobre los counters y en diferentes puntos estratégicos del Terminal para la mejor información del público y pasajeros. La ingeniería de detalle definirá las instalaciones definitivas.**

d) En el documento indicado, no aparecen los elementos de presentación, correspondientes a paneles de puerta de embarque, paneles de cintas de recojo de equipaje, y paneles para patio de equipajes, que si están presentes en el actual terminal.

Al respecto, les agradeceremos indicarnos si se deben incluir estos elementos, de qué características y cuántos de ellos.

**Respuesta:**

**Se deben incorporar los paneles telcindicadores para las puertas de embarque, paneles en las cintas de recojo de equipaje y paneles en el patio de equipaje.**

**Los Paneles serán iguales o similares a los existentes y cuyas características generales son:**

**Paneles para Puertas de Embarque:**
- **2 líneas de 26 caracteres.**
- **220 x 52 x 15 cm. Caracteres de 62x40 mm.**
- **Texto amarillo sobre fondo negro.**

**Paneles internos y externos Cintas manejo equipajes:**
- **2 líneas de 20 caracteres.**
- **220 x 52 x 15 cm. Caracteres de 62x40 mm.**
- **Texto amarillo sobre fondo negro.**

(ref. 352)

103. Documento N° 1270-CD-EE-001
CRITERIOS DE DISEÑO ELECTRICIDAD Y CORRIENTES DEBILES

a) En el sistema de monitoreo y control, pág. 24, punto 4.3.2.1.2 a), se indica que este sistema debe supervisar: ascensores, escalas mecánicas, transportadores de equipajes, unidades de 400 Hz, etc. Al respecto, agradeceremos precisar los equipos y sistemas a supervisar, comprendidos en el término "etc." Así mismo, les solicitamos indicar si la supervisión incluye sólo el monitoreo de estado, o también debe tener telecomando y en qué circuitos en cada caso.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

Respuesta:

Para estos equipos, la supervisión considera monitoreo de estado sin telecomando. Para el equipamiento electromecánico deben considerarse ascensores, escalas mecánicas, transportadores de equipaje, fuentes de 400 Hz, pórticos de rayos X, bombas en el recinto de terminal o galería técnica y otros equipos electromecánicos que presten servicio directo a los pasajeros y público del terminal. El objetivo es saber si un equipo está habilitado o en falla.

El sistema de Monitoreo y Control debe monitorear todo el equipamiento electromecánico a instalar en el edificio, que no esté monitoreado por sus propios sistemas como serán por ejemplo las manejadoras de aire acondicionado las cuales estarán controladas por el sistema centralizado de control de climatización.

Se requiere el control de variables de estado, como por ejemplo:

Ascensor:
1) Ascensor en operación
2) Ascensor fallado
3) Pasajeros atrapados.

Escalas mecánicas:
1) Escala en operación
2) Escala en falla

b) En el sistema de monitoreo y control, pág. 24, punto 4.3.2.1.2 a) se indica que este sistema debe supervisar alumbrado y circuitos principales. Al respecto, les agradeceremos precisar que circuitos de alumbrado, tanto interior como exterior y que circuitos principales debe supervisar el sistema. Así mismo, les solicitamos indicar si la supervisión incluye sólo el monitoreo de estado, o también debe tener telecomando y en que circuitos en cada caso.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 102 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 357)

104. Con respecto a la información contenida el "Cuadro de Terminaciones de arquitectura Edificio Terminal y Torre de Control" (1100-HD-AR-101), rogamos que se nos envíe la información contenida en dicho cuadro en forma electrónica, a través de diskettes.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 45 de la presente Circular Aclaratoria. El archivo magnético que contiene dicha información ha sido remitido a los licitantes.**

(ref. 358)

105. Especificar en que ítem se define la ejecución de pilotes para fundación y sus materiales.

Respuesta:

**La ejecución de pilotes de fundación y sus materiales se definen en el Documento 1000-ET-GE-001 del Anteproyecto Referencial complementado con los Planos Estructurales 1200-SH-001 y 1200-SH-002 "Fundación y Pilotes-Planta y Detalles" y en el Documento 2630-CD-GE-001 "Criterios de Diseño Geotécnico - Fundaciones de Pasos Superiores", todos del Anteproyecto Referencial. El costo de ellos deberá ser incluido en el ítem fundaciones.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 359)

106. Especificar en qué áreas se contempla el emplantillado para fundaciones.

**Respuesta:**

**El emplantillado calidad H-10 (señalado en nota 4 de Planos 1200-SH-003 al 005 del Anteproyecto Referencial y que complementa al resto de los planos de estructuras del mismo Anteproyecto), se empleará bajo todas las vigas de fundación y fundaciones de todas las estructuras y edificios.**

(ref. 360)

107. Indicar a qué corresponde la partida "pernos insertos" del ítem fundaciones.

**Respuesta:**

**La partida Pernos-Insertos del ítem fundaciones corresponde a los pernos de anclaje de las estructuras.**

(ref. 361)

108. Indicar cuál es el tipo de hormigón para cimentaciones, en plano aparece H-20 y en especificaciones H-30.

**Respuesta:**

**Las calidades de los hormigones a considerar son las siguientes:**

**H-30 : Para fundaciones de edificio cubierta, edificios interiores, salas de embarque, edificio rotonda, puentes de acceso, muros cortina, galería técnica, posiciones remotas, mangas de embarque y pavimentos interiores.**

**H-25 : Para Torre de Control y edificio anexo a Torre de Control, pavimentos interiores y hormigón para losas con placa metálica.**

(ref. 366)

109. En la partida Eléctrica, favor de comunicarnos:

a) Si las salas eléctricas existentes en el sector Poniente, situadas en los niveles 0.00, 4.20 y 8.20 ¿serán incorporadas a la nueva Obra Gruesa o serán reemplazadas por otras definitivas?.

**Respuesta:**

**Las salas existentes en el sector Poniente deben ser incorporadas al Proyecto Definitivo. Las existentes en el sector Oriente deberán ser demolidas y reemplazadas por el Concesionario, teniendo presente la continuidad del servicio de las actuales instalaciones del Terminal.**

b) Indicar con precisión la iluminación empotrada y el Balizaje que equipara la plataforma de aviones. ¿Falta algún plano al respecto?.

**Respuesta:**

**La iluminación empotrada y el balizaje deberán ser diseñados por el Concesionario según las normas indicadas en las especificaciones técnicas. No falta ningún plano.**

(ref. 368)

110. Respecto de la señalética y franjas de la plataforma de rodaje de aviones:
Favor de indicarnos sobre un plano la disposición de los elementos de señalética, de las franjas de circulación, zona de estacionamientos, etc. y/u otras de delimitación y sus características.

Respuesta:

**La definición de la señalética y franjas de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y calles de rodaje, deberá ser desarrollada por el Concesionario en el Proyecto Definitivo y deberá contar con la aprobación de la DGAC y del Inspector Fiscal.**

(ref. 381)

111. En relación a los puentes de embarque Sterns actualmente funcionando en dicho terminal, estos demoran 2.5 minutos en llegar desde su posición completamente retraído hasta los 35 metros a plena extensión. En el punto 3.2.2.8 de las ET 1220-ET-ME-001 se indica que este tiempo no debe exceder de 1 minuto y 30 segundos. Consulta. Es esta diferencia aceptable.

Respuesta:

**Los puentes de embarque deberán tener la capacidad de desplazamiento con una velocidad comprendida entre 0 y 90 pies por minuto aproximadamente.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF

**Distribución:**

- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial-Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 6

SANTIAGO, 08 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.8.3.1 *Garantía de Construcción*, se elimina el segundo párrafo.

2. En 1.8.5.1 *Durante el período de proyecto de las obras,* se reemplaza la Tabla 1.8.5.1: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante el período de proyecto de las obras por la siguiente:

**Tabla 1.8.5.1: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante el período de proyecto de las obras**

| Artículo Base | Monto Multa (UTM) | Tipo de Infracción | Criterio Aplicación | Otros |
|---|---|---|---|---|
| 1.8.6 N°3 | 60 | No permitir u obstaculizar el libre acceso del Inspector Fiscal a la información. | Cada vez | |
| 1.9.1 | 15 | No entrega de la maqueta de las obras en concesión dentro del plazo estipulado. | Por cada día de atraso | |

3. En 1.8.5.2 *Durante el Período de Construcción,* se reemplaza la Tabla 1.8.5.2: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante la etapa de construcción por la siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES SANITARIAS Y AUTOSECTORIALES APROBADO D.G.O.P. MOP

Tabla 1.8.5.2: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante el período de construcción

| Artículo Base | Monto Multa (UTM) | Tipo de Infracción | Criterio Aplicación | Otros |
|---|---|---|---|---|
| 1.8.6 N°4 | 30 | No entrega de información durante la construcción. | Cada día de atraso | |
| 1.9.2 | 250 | Atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para el inicio de la construcción. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.4 | 60 | Incumplimiento de las instrucciones impartidas a través del Libro de Obra de Construcción, dentro del plazo fijado por el Inspector Fiscal. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.9 | 350 | Atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes o Fase Alfa. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.9 | 400 | Atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para la puesta en servicio provisoria de la ampliación poniente del actual edificio terminal de pasajeros y área de carga o Fase Bravo. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.9 | 450 | Atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras o Fase Charlie. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.10 | 15 | No entrega de los nuevos programas de trabajo dentro del plazo estipulado. | Por cada día de atraso | |
| 1.9.13 | 30 | Incumplimiento de mantención del servicio de las actuales instalaciones. | Por cada día | Si el concesionario dentro de las cuarenta y ocho horas de notificado, a través del Libro de Obras, no cumpliese con las instrucciones impartidas por el Inspector Fiscal en relación a la mantención de desvíos durante la construcción. |

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA ASESORIA CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.9.13 | 9 | Incumplimiento de mantención del servicio de las actuales instalaciones. | Por cada hora no autorizada | Si el concesionario mantiene suspendido el suministro de la energía eléctrica, gas o agua potable por más horas que las autorizadas. |
| 2.7.6 | 30 | No entrega de instalaciones al Inspector Fiscal. | Por cada día de atraso en la entrega | |
| 2.7.9 | 30 | No entrega de resultados del laboratorio. | Por cada día de atraso en la entrega | |
| 2.7.9 | 30 | No ejecuta pruebas y ensayes | Cada vez que se comprueba | |
| 2.7.11 | 60 | Incumplimiento de normas sobre aseo de la obra. | Cada vez que se comprueba | |
| 2.7.18 | 60 | Incumplimiento de normas sobre extracción de excedentes y escombros de la obra. | Cada vez que se comprueba | |

4. En 1.8.5.3 *Durante el Período de Explotación*, se reemplaza la Tabla 1.8.5.3: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante la etapa de explotación por la siguiente:

**Tabla 1.8.5.3: Infracciones y Multas a la Sociedad Concesionaria durante el período de explotación**

| Artículo Base | Monto Multa (UTM) | Tipo de Infracción | Criterio Aplicación | Otros |
|---|---|---|---|---|
| 1.8.6 N°5, N°6, N°7 y N°8 | 30 | No dar cumplimiento a la entrega de la información, dentro de los plazos estipulados. | Por cada día de atraso | |
| 1.10.2 I letras b) y c) | 300 | Cuando el servicio sea prestado por menos de tres operadores. | Cada vez que se produzca. | |
| 1.10.2 | 1000 | Cobro de tarifas superiores a las máximas autorizadas. | Cada vez que se produzca | Sin perjuicio de la extinción de la concesión por incumplimiento grave según 1.13.5. |
| 1.10.4. | | Incumplimientos señalados en 1.10.3 o falta en la calidad y oportunidad en la prestación de los servicios definidos en 1.10.2. | | Se aplicará lo dispuesto en el citado artículo. |
| 1.10.6. | 0,05% de la inversión de la oferta | Atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para la puesta en servicio definitiva de la obra. | Por cada día de atraso | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.10.7. | 60 | Incumplimiento de las instrucciones impartidas a través del Libro de Obra de Explotación, cumplidas dentro del plazo fijado por el Inspector Fiscal. | Por cada día de atraso | |
| 1.10.10. | 150 | Incumplimiento en el plan de trabajo de conservación. | Cada vez que se compruebe | Se aplicará valor mayor entre 150 UTM y el 5% del presupuesto de las obras y/o trabajos no realizados o que no cumplan con las normas técnicas. |
| 1.10.11. | 60 | Interrupción total o parcial de la prestación de algún servicio no aeronáutico y aeronáutico sin previa autorización del Inspector Fiscal y para la cual no exista una justificación fundada. | Por cada día de interrupción | |
| 1.10.11. | 30 | Si no informa al Inspector Fiscal de la alteración temporal en el servicio prestado. | Por cada día | Dicha multa se aplicará hasta el día en que se hayan implementado las medidas, aprobadas por el Inspector Fiscal, que minimicen las alteraciones en el uso normal de la obra. |
| 1.10.12. | 600 | Entrega de información requerida con datos o antecedentes con errores atribuibles a negligencia. | Cada vez que se compruebe | Si se comprobare, posteriormente a la aplicación de esta multa que los errores se debían a actuación maliciosa del concesionario, se aplicará una multa adicional de 2.400 UTM. |
| 1.10.12. | 3000 | Entrega de información requerida con datos o antecedentes maliciosamente falsos. | Cada vez que se compruebe | |
| 1.10.17. | 60 | Incumplimiento de la mantención del servicio permanente y sin discriminaciones a los usuarios durante la explotación. | Por cada día de incumplimiento | |
| 2.8.1. | 15 | Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación. | Por cada día de incumplimiento | |

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2.8.2 | 30 | No dar cumplimiento a la entrega de la información, dentro de los plazos estipulados. | Por cada día de atraso | |
| 2.8.4. | 180 | No despejar y retirar del sitio de los trabajos todos los materiales excedentes, obras y basuras de cualquier especie, los cuales deban ser depositados en un botadero autorizado fuera del recinto aeroportuario. | Por cada día de incumplimiento | |
| 2.8.5 | 120 | No reparar los daños ocasionados a las instalaciones de acuerdo al programa aprobado por el Inspector Fiscal. | Por cada día de incumplimiento | |
| 2.8.7. | 9 | Ausencia de equipos de seguridad, vestimenta adecuada y otros. | Cada vez que se compruebe | |

5. En 1.8.5.4 *Aplicación de las Multas*, se reemplaza la letra b) por la siguiente:

**b) características del incumplimiento y su número de días a la fecha de la notificación;**

6. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos,* I. Servicios Aeronáuticos, letra b) Areas para Servicios en Plataforma, b.1 Tipos de Servicios, en el segundo párrafo donde dice: "El concesionario no podrá prestar directamente ni a través de terceros ninguno de los servicios en plataforma antes descritos, debiendo..." se modifica por:

**"El concesionario no podrá prestar directamente ninguno de los servicios en plataforma antes descritos, debiendo..."**

7. En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso, C. Disposiciones Generales*, se agrega al final el siguiente punto C.19:

**C.19 Sólo en casos excepcionales, el Concesionario podrá solicitar autorización al DGOP para otorgar contratos para la explotación de servicios no aeronáuticos comerciales, dentro del área de concesión, por períodos superiores al término del contrato de concesión. En estos casos, el Concesionario deberá presentar el borrador del contrato que se firmará y sus antecedentes, y en especial, lo relacionado con las cláusulas de las condiciones económicas y del plazo de la concesión.**

**El DGOP remitirá dichos antecedentes a la DGAC para que ésta autorice o no la firma del contrato de forma tal, que cumplido el plazo de la concesión, la DGAC substituya al Concesionario, debiendo otorgar una nueva concesión sobre dicho servicio conforme a su normativa vigente, respetando, a la firma, sus condiciones económicas y plazo de la concesión.**

**El DGOP tendrá un plazo máximo de 120 días contados desde la presentación de la solicitud, para autorizar o no el otorgamiento de estos contratos.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

8. En 1.10.16 *Grado de compromiso de riesgo que asume el concesionario*, se reemplaza el párrafo por el siguiente:

**El grado de compromiso de riesgo que asuma el concesionario deberá ser total.**

9. En 1.10.21 *Seguro por catástrofe*, se agregan al final los siguientes párrafos:

**En caso de siniestro, la diferencia entre el valor de reconstrucción de la obra y el valor pagado por el seguro respectivo menos el deducible, será pagado de la siguiente forma:**

**a) La Sociedad Concesionaria deberá concurrir a pagar el 100% de dicha diferencia hasta un tope de UF 230.000; y**

**b) La DGAC concurrirá a pagar el 50% del monto resultante del valor de reconstrucción de la obra menos el valor pagado por el seguro respectivo menos el deducible y menos UF 230.000. La Sociedad Concesionaria, a su vez concurrirá a pagar el 50% del mismo.**

**Para la determinación de los daños y la concurrencia de las partes a subsanarlo se aplicará el mismo procedimiento establecido en 1.12 sobre Suspensión de la Concesión.**

10. En 1.12 *Suspensión de la concesión*, se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

**Para la reposición de la obra dañada, se aplicará lo dispuesto en 1.10.21 en cuanto a la concurrencia del seguro, de la DGAC y de la Sociedad Concesionaria.**

11. En 1.13.5 *Extinción de la Concesión por Incumplimiento Grave de las Obligaciones Impuestas al Concesionario*, letra f), donde dice: "...cuya suma total sea igual o superior a 1000 UTM conforme..." se modifica por:

**"...cuya suma total sea igual o superior a 2500 UTM conforme..."**

12. En 2.4.7 *Construcción de Vialidad Interna Aeroportuaria*, en el segundo párrafo donde dice: "Dicho camino, el cual incluye además garitas y bermas de seguridad, se emplazará...", se modifica por lo siguiente:

**"Dicho camino, el cual incluye además bermas de seguridad, se emplazará..."**

13. En 2.8.6.3 *De la Plataforma y Area Aeronáutica*, se reemplaza el contenido del artículo por el siguiente:

**Los trabajos asociados con el mantenimiento en esta área dicen relación, entre otros, con:**

- **Mantenimiento de pavimentos (sellados, impermeabilizaciones, junturas).**
- **Mantenimiento de drenajes, alcantarillas y sistemas de evacuación de aguas lluvias y combustibles.**
- **Mantenimiento de luminarias de la Plataforma (torres).**
- **Mantenimiento de franjas asfálticas.**
- **Mantenimiento de pinturas de pavimentos.**

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 38)

1. Respecto otras obras. punto 19 de Obras a Ejecutar, de 1.2.3. Descripción del proyecto, no existe ninguna referencia ni detalle en la documentación recibida según 2.4.19 otras Obras Bases de Licitación pág. 78. Solicitamos el envío.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 64)

2. Respecto a 1.2.3 Descripción del Proyecto, pág. 3, N° 13, mejoramiento urbanístico del área de Concesión y su descripción en 2.4.13 en Bases Técnicas, en pág. 77, nos faltan los antecedentes para cuantificar esta partida.

Solicitamos indicar lo que corresponde al Proyecto Referencial, ya que en los antecedentes recibidos hasta la fecha no encontramos nada pertinente.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 72)

3. ¿Se ha considerado tener un criterio que defina la decisión para las nuevas inversiones de acuerdo a las necesidades de capacidad vinculada al crecimiento del tránsito?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 73)

4. Creemos que por tratarse de una concesión que requiere de una alta experiencia en la administración de aeropuertos, las calificaciones del operador y del concesionario deberían ser consideradas con una mayor ponderación dentro de la calificación técnica.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 102)

5. En relación al tema de la seguridad que deberá ser provista por el concesionario, favor detallar que se espera en este tema del concesionario e indicar las responsabilidades del Estado.

**Respuesta:**

**Para los efectos aeroportuarios, la seguridad se entiende dividida en dos áreas, la Seguridad de la Aviación Civil o AVSEC y la Seguridad Policial o Pública.**

**a) Seguridad de la Aviación Civil o AVSEC:**

**Seguridad en el ámbito de la aviación civil internacional, se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.**

**Tal definición corresponde al término AVSEC (Aviation Security), destinada a proteger a la aviación civil de actos ilícitos. Esta se proporciona en las áreas**

estériles de los aeropuertos, es decir, a partir de los filtros de revisión de pasajeros por medios manuales y electrónicos (Rayos X y/o Magnetómetros detectores de metal), hasta la salida de las salas de llegada.

En conformidad con lo establecido en el Reglamento DAR-17 de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), aprobado por Decreto Supremo N° 871 del 08 de Noviembre de 1996, la DGAC es la autoridad competente en materias de Seguridad de la Aviación Civil en el territorio nacional, la que se formaliza mediante los planes locales en los aeropuertos y aeródromos del país, en los que se considera la coordinación y apoyo de autoridades aduaneras y policiales, además de otros organismos relacionados con la Aviación Civil.

b) Seguridad Policial o Pública:

La Seguridad Policial, es aquella relacionada con la vigilancia y protección de las personas y bienes en la parte pública de los aeropuertos y aeródromos, zonas en las que Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones deben velar por el orden público, previniendo robos, atentados y otras acciones ilícitas.

Estas instituciones se rigen en todo momento por las disposiciones legales que les otorgan facultades para el cumplimiento de funciones específicas.

La vigilancia privada se rige por el D.L. 3607/81 y la Ley N° 19.303 de 1994, por lo que dentro de los recintos aeroportuarios estará sujeta a disposiciones especiales dictadas por la autoridad aeronáutica, en lo correspondiente "Plan Local de Seguridad".

El Concesionario deberá definir en qué lugares del sector público del Edificio Terminal reforzará la seguridad y vigilancia con servicios privados u otro sistema. La descripción de estos sistemas formarán parte del Reglamento de Servicio de la Obra de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.8.3 de las Bases de Licitación. Ha sido habitual en el aeropuerto que ciertos concesionarios utilicen estos servicios para proteger sus instalaciones y clientes.

(ref. 117)

6. Se solicita indicar si hay alguna relación de precedencia entre los documentos que regirán las relaciones contractuales entre el MOP y el concesionario.

**Respuesta:**

**El régimen jurídico del contrato de concesión se encuentra señalado en el artículo 2 del D.S. MOP N° 240 de 1991. Dicho régimen jurídico comprende un conjunto de normas que coexisten, entre las cuales no existe una precedencia, ya que todas ellas, en su conjunto, constituyen la fuente de los derechos y obligaciones de las partes.**

**En cuanto a la oferta del adjudicatario, ésta deberá cumplir los aspectos mínimos establecidos en las Bases de Licitación y en caso que contenga aspectos superiores a los mínimos, primarán dichos aspectos por sobre los establecidos en las Bases.**

(ref. 176)

7. Artículo 1.10.21. i.12., Eventos catastróficos
Estas dos secciones parecen ser contradictorias. La primera sugiere que este tipo de eventos son de riesgo del concesionario y la segunda contempla suspensión de la concesión y compensaciones.

**Respuesta:**

**Véanse las Rectificaciones N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORA UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 189)

8. Se menciona en las bases de algunos equipos dañados que se deben reparar y dejar operativos. ¿existe algún catastro de estos equipos como para cuantificar los montos de reparación?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 216)

9. 1.7.2.2. Equipo profesional del concesionario
A. Requisitos del constructor de la obra
Hay determinados requisitos para la empresa constructora, que no son exigibles en caso de que la concesionaria ejecute total o parcialmente la obra.

¿Es aplicable esta exención en el caso en que las obras las ejecute uno de los accionistas de la concesionaria?.

**Respuesta:**

**No. Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 218)

10. 1.9.15. Expropiaciones
¿Es posible conocer la ubicación, extensión y propietario de los terrenos que serán expropiados por el MOP para facilitar la construcción de las obras correspondientes a la fase bravo?.

En el caso de que se demore la disponibilidad de determinados terrenos, las obras afectadas deberán ejecutarse en el plazo de 180 días desde la entrega de los terrenos cuya disposición se retrasó.

No es correcto que se fije este plazo con carácter general, ya que hay obras de imposible ejecución durante el mismo. Debería establecerse que las obras afectadas se realizarán en un plazo, desde la entrega de los terrenos afectados, igual al considerado por el licitante en su oferta.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes. Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 219)

11. 1.10. De la explotación de las obras
¿Cuál es la situación que se presenta si durante el período de concesión, el concesionario negocia un nuevo contrato para la explotación de servicios dentro del área de la concesión, pero que dadas las características de esta explotación el interesado requiere una concesión que se extienda más allá del período de concesión Aeropuerto Internacional AMB?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 7 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 227)

12. ¿Es obligación para las líneas aéreas utilizar los servicios que se ofrecen por parte del concesionario?.

¿Qué herramientas legales y contractuales se le darán al concesionario para obligar a una Línea Aérea para, por ejemplo utilizar los puentes de embarque?.

¿Cuándo se utilizarán vehículos terrestres para servir posiciones remotas?. ¿Cuándo esté copada la capacidad de los puentes de embarque, o siempre que la línea lo estime conveniente?.

¿Es posible que se entregue una aproximación de la utilización de uno u otro servicio, basado en estadísticas u otras consideraciones?.

**Respuesta:**

**No es obligación de las líneas aéreas utilizar los servicios que se ofrecen por parte del Concesionario.**

**No existe estadística sobre ocupación de estacionamientos por contacto respecto a los remotos.**

(ref. 230)

13. Existen equipos e instalaciones que se deterioran en el tiempo, pese a su mantención. (Bombas-generadores-vehículos,etc.).
¿Existe alguna obligación de renovar algún tipo de instalaciones, vehículos y/o equipos?.
¿Existe algún criterio especial de años de vida, etc.?

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.13.3 de las Bases de Licitación. El Concesionario deberá entregar, al término de la concesión, el edificio, obras, instalaciones y equipos en perfecto estado de conservación y funcionamiento habida consideración del desgaste producido por el transcurso del tiempo y uso y goce legítimos.**

(ref. 294)

14. En Aguas Lluvias, el plano 1840-IS-001 indica una red de drenaje y de aguas lluvias proyectada, favor de indicar;

a) La ubicación y tipo de cámaras y sumideros, las cotas, las alturas y los diámetros de drenes de ambos sistemas.

b) ¿Cuál es el material y el diámetro de la tubería de drenaje proyectada paralela la Terminal de Carga?

c) ¿Cuál es el detalle de las 4 descargas a los canales?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 56 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 371)

15. En lo que respecta a "seguridad", el contrato de concesión refiere a seguridad aeroportuaria o seguridad de prevención de riesgos? ¿(Cómo en prevención de accidentes o seguridad industrial?).

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 378)

16. El caso de que un concesionario proponente desee preparar un anteproyecto alterno, necesitamos saber si el cuadro "detailed program areas (marzo 7, 1997)" incluido en el documento "Ampliación Area Terminal de Pasajeros, Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Geotécnica Consultores y Assoc., Marzo 1997) debe considerarse como el documento que regiría la alternativa que se propondría.

Respuesta:

**El Licitante que presente un anteproyecto alternativo deberá considerar que las áreas funcionales indicadas en el cuadro "detailed program areas (marzo 7, 1997)", son las mínimas a considerar para el horizonte de los 9 millones de pasajeros.**

(ref. 397)

17. Punto 1.4.5.-b-6c. Se indica que el licitante debe presentar planos, catálogos, manuales operativos de todos los equipos o instalaciones eléctricas, etc. ¿A qué planos eléctricos se refiere y que deben incluir?.

Respuesta:

**Véase la Rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 398)

18. 1.6.4. Indica que antes del inicio de la concesión el concesionario puede iniciar proyectos de ingeniería o ejecución de proyectos aprobabos. ¿Desde qué momento se puede iniciar lo anterior, una vez protocolizado o con la comunicación oficial?.

Respuesta:

**La presentación de los proyectos definitivos al Inspector Fiscal se podrán realizar desde la protocolización señalada en el artículo 1.6.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 399)

19. 1.6.2. ¿Cuál es el plazo límite para la publicación en el diario oficial?

Respuesta:

**La publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación se hará una vez que la Contraloría General de la República haya tomado razón de éste.**

(ref. 401)

20. 1.8.1.1. ¿A contar de qué momento se puede solicitar aprobación de los proyectos definitivos al Inspector Fiscal?.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 18 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 403)

21. 1.9.2. ¿El plazo máximo se debe contar a partir del inicio de la concesión, no obstante proponer inicio de obras y proyectos con anticipación?.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 18 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 452)

22. ¿Qué orden de tiempo suele emplearse entre la notificación de la adjudicación y su publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del contrato de concesión?.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 19 de la presente Circular Aclaratoria.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 467)

23. Página 2, 1.2.2 (13) + 1.9.3 Fuerza Mayor

a) Entendemos que la definición de "caso fortuito" o "fuerza mayor" del art. 45 del Código Civil cubre casos como los que se indican a continuación:

a) Estado de guerra, declarado o no;
b) Revolución;
c) Insurrección, conmoción interior o manifestaciones;
d) Terrorismo o amenaza de acciones terroristas;
e) Sabotaje;
f) Embargo no judicial ;
g) Huelga general o sectorial;
h) Explosión;
i) Incendio;
j) Inundación;
k) Terremoto;

En la medida en que dichos actos fenómenos causen:

1) daños o destrucciones en las instalaciones aeroportuarias.
2) retraso importante en el programa de la realización de trabajos.
3) interrupción o perturbación de manera significativa en la explotación de todo o una parte del Aeropuerto.
4) reducción importante en los ingresos o crecimiento importante en los costos del Concesionario.
5) riesgo a la seguridad de los bienes y de las personas.
6) o de una manera general, vuelvan imposible o difícil la continuación de la concesiónsobre une base viable.

Entendemos, asimismo, que debería introducirse a las Bases de Licitación, la distinción entre "eventos de fuerza mayor asegurables" y "eventos de fuerza mayor no asegurables". Y, en particular, los "eventos de fuerza mayor no asegurables" (tal como embargo, huelgas, etc...), así mismo como los eventos que tienen un impacto negativo sobre el trafico, pero que no afectan directamente el funcionamiento del Aeropuerto (tal como campaña de terrorismo, etc...) deberían correr por riesgo del Concedente.

El Concedente debería compensar al Concesionario en caso de ocurrir alguno de esos eventos. Dicha compensación podría ser definida de acuerdo a diferentes medidas a convenir entre el Concedente y el Concesionario (aumento de precio, aumento del tiempo de la construcción o de la concesión , cláusula de indemnización...); esta compensación debería comprender, además, la reparación de los daños y/o de las pérdidas de ingreso del Concesionario a partir del acaecimiento del evento de fuerza mayor y hasta la reanudación normal de la ejecución o explotación.

Entendemos, a su turno, que sería conveniente que los eventos que sean asegurables deberían originar para el Concedente y el Concesionario, la obligación de prefinanciar, cada uno, el 50 % del costo de la recuperación de un nivel mínimamente aceptable para el funcionamiento del aeropuerto, antes que los aseguradores tomen cualquier decisión definitiva en cuanto a la reparación de los daños.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación. Véanse las Rectificaciones N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

b) Entendemos, por último, que debiera contemplarse la facultad de dejar sin efecto la concesión, por acuerdo entre las partes, cuando transcurrido un cierto plazo a fijar y conforme a las pautas a definir de común acuerdo, se considere impracticable la continuación de los trabajos o la prestación de los servicios concedidos.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.13.4 de las Bases de Licitación.**

(ref. 468)

24. Página 3, 1.3.2

a) ¿Existe algún orden de prelación entre los documentos que componen las Bases de Licitación, de acuerdo a su orden de importancia ?

b) ¿Es posible formular, dentro del marco de la licitación, reservas o ajustes y, en caso positivo, de qué naturaleza?

**Respuesta:**

**a) Véase lo señalado en la Respuesta N° 6 de la presente Circular Aclaratoria.**

**b) El Licitante, por el hecho de presentarse a la licitación, se entiende que acepta todos los documentos contractuales, no pudiendo realizar reservas o ajustes sobre los mismos.**

(ref. 469)

25. Página 10, 1.4.8

¿Puede la DGOP prorrogar la vigencia de las Ofertas ? ¿Cuántas veces y por qué plazo cada vez y en total?

Entendemos que, en caso de tener esa facultad, las prórrogas serán consultadas con los proponentes en forma previa, en consideración a las consecuencias financieras de las mismas, por ejemplo, en lo que se refiere al plazo de las garantías y su costo.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación. Esta medida no será consultada con los licitantes.**

(ref. 470)

26. Página 14, 1.7.1
Página 41, 1.10.2 III A -
Página 49, 1.10.3 A2 y 1.10.3 A4
Cambio de ley, cambio de regulación, cambio del sistema tributario.

El articulo 1.7.1 indica que el Concesionario debe respetar las leyes presentes y futuras. Es difícil por el Concesionario prever a futuro y todo cambio de ley o de regulación o del sistema tributario puede afectar el equilibrio financiero de la Concesión.

Entendemos que, en el caso de que en el futuro haya cambios en las leyes, tributarias o de otra naturaleza regulaciones o reglamentos o las tasas de una u otra manera aplicables a la Concesión, Concedente y Concesionario se reunirán con el fin de evaluar las consecuencias en el equilibrio económico de la Concesión y acordar las medidas que sean necesarias para restablecer el equilibrio económico original de la Concesión. Ello podría ocurrir, por ejemplo, en el caso de aumento futuro del costo del Impuesto (patente) municipal.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 19 inciso 3° del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 471)

27. Página 15, 1.7.2.1
Entendemos que la Concesionaria puede ser una sociedad anónima cerrada sujeta a las reglas aplicables a las sociedades anónimas abiertas y con duración indefinida.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

**Respuesta:**

**Sí.**

(ref. 472)

28. Página 17, 1.7.4.
Entendemos que el MOP no negará su autorización para disminuir el capital de la sociedad concesionaria, si de esa disminución de capital no se deriva perjuicio para la Concesión.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 473)

29. Página 18, 1.8.1 Inspector Fiscal + articulo 1.9.3
Entendemos que el Inspector Fiscal, en el caso de exigir modificaciones o la adopción de otras medidas, lo hará siempre dentro del marco del Contrato de Concesión, sin extenderse a temas no cubiertos en él y que, además, dará siempre al Concesionario una fundamentación de sus decisiones, la oportunidad a éste de formular descargos y, de ser caso, de corregir las observaciones dentro de un plazo prudente.

**Respuesta:**

**Las funciones, derechos y obligaciones del Inspector Fiscal se encuentran establecidas en el D.S. MOP N° 900 de 1996, en el D.S. MOP N° 240 de 1991 y en las Bases de Licitación. Las modificaciones al contrato de concesión están reguladas en los artículos 19 y 20 del D.S. MOP N° 900 de 1996. Las controversias que se deriven de la actuación del Inspector Fiscal podrán ser resueltas conforme al artículo 31 del D.S. MOP N° 240 de 1991, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 36 del D.S. MOP N°900 de 1996.**

(ref. 474)

30. Página 18, 1.8.1.1 b)
Entendemos que las multas aplicadas por el Inspector Fiscal son impugnables de acuerdo al artículo 31 del Reglamento de la Ley de Concesiones o ante la Comisión Conciliadora.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 29 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 475)

31. Página 19, 1.8.3
Entendemos que el incumplimiento a que se refiere el inciso primero, deberá ser declarado por la Comisión Conciliadora y no por el Concedente a título unilateral.

**Respuesta:**

**Sólo el incumplimiento grave del contrato es declarado por la Comisión Conciliadora, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 36 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 476)

32. Página 19, 1.8.3. h)
Entendemos que el incumplimiento de obligaciones a que se refiere la letra h), debe ser de naturaleza tal que afecte el desempeño operativo de la concesión o de los servicios respectivos, de modo importante, esto es, no podría invocarse dicha causal en casos sin importancia, como por ejemplo, la interrupción por media hora del servicio de aseo.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 39 del D.S. MOP N° 240 de 1991.**

(ref. 477)

33. Página 20, 1.8.3.1
Entendemos que las garantías relativas a los aumentos de obras, sólo se exigirán en caso que dichos aumentos de obras sean exigidos por las autoridades y no cuando los mismos correspondan a la libre decisión del Concesionario.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 478)

34. Página 21, 1.8.5 Multas

a) Entendemos que las multas, en forma previa a su aplicación, requerirán de la intimación del Inspector Fiscal al Concesionario para ejecutar los actos u obras dentro de un plazo prudente, en consideración a la naturaleza del acto que se requiere y que, sólo después de transcurrido el plazo sin que se haya ejecutado la obra o acto requerido, se aplicará la multa.

Entendemos que las multas que se haya aplicado en consideración a retrasos individuales, serán restituidas si el total de la obra es ejecutado dentro del plazo global.

Por otra parte, seria conveniente que estas penalidades y/o multas sean limitadas a un monto máximo:

- por año de construcción : 5% del costo de construcción anual de la obra ;
- por año de explotación : 5 % del presupuesto anual de explotación.

La aplicación de multas y/o penalidades debe estar debidamente motivadas por el Concedente o el Inspector Fiscal.

**Respuesta:**

**Las multas se devengan desde que se verifica la situación descrita en las Bases de Licitación sin necesidad de intimación del Inspector Fiscal, a no ser que las mismas Bases lo establezcan expresamente.**

**Las multas se aplicarán por retrasos individuales independientemente del cumplimiento del plazo total.**

**Véanse las Rectificaciones N° 2, N° 3 y N° 4 de la presente Circular Aclaratoria.**

b) La aplicación al Concesionario de las penalidades iguales o superiores a 1.000 UTM durante el año calendario, únicamente durante la explotación, constituye un caso de extinción de la Concesión por incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario. Igual derecho debería tener el Concesionario, después de recibir un número )o valor) determinado de multas.

Sin perjuicio de lo anterior, el monto de 1.000 UTM parece demasiado pequeño en proporción a la consecuencia de su aplicación y tampoco es proporcional al monto de las penalidades descritas en el articulo 1.8.5.3 (0,1 % de la inversión de la Oferta representando más o menos 3.000 UTM).

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 11 de la presente Circular Aclaratoria.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

(ref. 479)

35. Página 21, 1.8.5.2
Entendemos que las multas de esta Sección sólo se aplican en caso de incumplimientos imputables exclusivamente al Concesionario.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 47 del D.S. MOP Nº 240 de 1991.**

(ref. 480)

36. Página 21, 1.8.5.2 punto 1.9.4
Entendemos que las multas, en forma previa a su aplicación, requerirán de la intimación del Inspector Fiscal al Concesionario para ejecutar los actos u obras dentro de un plazo prudente, en consideración a la naturaleza del acto que se requiere y que, sólo después de transcurrido el plazo sin que se haya ejecutado la obra o acto requerido, se aplicará la multa.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta Nº 34, letra a), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 481)

37. Página 21, 1.8.5.2 punto 1.9.9
Entendemos que el porcentaje de la multa se calcula solamente sobre el valor de la inversión de la obra particular afectada por el atraso.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación Nº 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 482)

38. Página 22, 1.8.5.2 punto 2.7.9
Entendemos que las multas, en forma previa a su aplicación, requerirán de la intimación del Inspector Fiscal al Concesionario para ejecutar los actos u obras dentro de un plazo prudente, en consideración a la naturaleza del acto que se requiere y que, sólo después de transcurrido el plazo sin que se haya ejecutado la obra o acto requerido, se aplicará la multa.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta Nº 34, letra a), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 483)

39. Página 25, 1.8.5.4
Entendemos que el Inspector Fiscal no puede fijar multas por montos o causales distintos de los contemplados en 1.8.5. y que tiene facultades suficientes para requerir a la Concesionaria la corrección de la observación dentro del plazo que, en consideración a la naturaleza de los actos u obras, sea prudente fijar.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 29 del D.S. MOP Nº 900 de 1996.**
**Véase lo señalado en la Respuesta Nº 34, letra a), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 484)

40. Página 25, 1.8.5.5
Entendemos que la impugnación de la aplicación de multas, suspende el plazo del pago de las mismas.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**La impugnación de la multa no suspende el plazo del pago de la misma, sin perjuicio de lo señalado en el inciso 4° del artículo 36 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 485)

41. Página 25, 1.8.6
Entendemos que las facultades del Inspector Fiscal deberán ser ejercidas en horas de oficina y de forma tal de entorpecer lo menos posible las operaciones de la Concesión.

**Respuesta:**

**Las facultades del Inspector Fiscal no están restringidas a horas de oficina, pudiendo ejercerlas en cualquier momento conforme a lo señalado en el artículo 1.8.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 486)

42. Páginas 25 y 26, 1.8.6.4 c) y 5 c)
Entendemos que el contenido del informe de gestión ambiental a que estas letras se refieren, será definido de común acuerdo entre las partes. Entendemos también que el concesionario no es responsable de las molestias o consecuencias derivadas de la contaminación acústica (v.g. ruido de las turbinas) ni por las de las aguas que sean contaminadas con elementos nocivos, tales como kerosene, gasolina u otros.

**Respuesta:**

**El contenido del Informe de Gestión Ambiental será definido de común acuerdo entre las partes.**

**El Concesionario, dentro del área de concesión, es responsable de cualquier evento que ocasione una perturbación en el medio ambiente, debiendo tomar todas las medidas necesarias que prevean estas situaciones, de manera de mitigarlas al máximo.**

(ref. 487)

43. Página 26, 1.8.6 N° 5 letra g)
Al ser la tasa de embarque recaudada por la DGAC, cual es el sentido de que el Concesionario deba preparar la información a que esta letra se refiere.

**Respuesta:**

**El Concesionario tiene la obligación de informar al MOP los ingresos percibidos por concepto de tarifa por pasajeros embarcados según lo señalado en el artículo 1.8.6, N°5, letra g), de las Bases de Licitación.**

(ref. 488)

44. Página 27, 1.9.1

a) Entendemos que las facultades del Inspector Fiscal en este caso, sólo pueden ser ejercidas en la etapa de aprobación y que, en caso de desacuerdo entre la Concesionaria y el Inspector Fiscal, los mismos deben ser resueltos por la Comisión Conciliadora, suspendiéndose así todos los plazos que corren en contra del Concesionario.

**Respuesta:**

**La aprobación técnica del proyecto es de competencia exclusiva del Inspector Fiscal conforme a lo establecido en las Bases de Licitación. La competencia de la Comisión Conciliadora está limitada a los supuestos legalmente previstos.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

b) Entendemos también que, en el caso que las solicitudes del Inspector Fiscal incidan en los plazos de ejecución de las obras, los plazos originales aumentarán para reflejar las nuevas obras requeridas y su tiempo de ejecución.

**Respuesta:**

**No se aumentarán los plazos como consecuencia de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal.**

(ref. 489)

45. Página 28, 1.9.3
Entendemos que el plazo de inicio de las obras se amplía si el atraso tiene como fundamento cualquier hecho ajeno o no imputable al Concesionario, como por ejemplo, huelgas, falta de entrega de los terrenos, etc.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 490)

46. Página 28, 1.9.5
Entendemos que el Concedente será responsable de obtener las aprobaciones o autorizaciones municipales, de gobierno u otras que sean necesarias o procedentes para la ejecución de las obras y que la falta de la obtención de todas y cada una de tales aprobaciones o autorizaciones, que no sean imputables a la Concesionaria, harán suspender el inicio de o la continuación de todos los plazos que sean afectados por ello.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación.**

(ref. 492)

47. Página 29, 1.9.9
Página 52, 1.10.5

a) Entendemos que la DGAC es responsable de la obtención de los permisos necesarios para la autorización de la puesta en servicio provisorio de las obras.

Es conveniente introducir la noción de reservas menores / reservas mayores.

Entendemos que la existencia de reservas "menores", esto es, que no atentan contra las funcionalidad «crítica», es decir mínima para asegurar la explotación del Aeropuerto y la seguridad de la obra, no es obstáculo para la puesta en servicio provisoria de la obra, ni para la recaudación por el Concesionario de los Ingresos.

Iguales observaciones para la puesta en servicio definitiva descrita en el articulo 1.9.11, pagina 31.

**Respuesta:**

**Tanto la puesta en servicio provisoria como la puesta en servicio definitiva de las obras son autorizadas por el MOP conforme al procedimiento establecido, para cada caso, en la Ley de Concesiones, su Reglamento y en las Bases de Licitación.**

**No se acepta el concepto de reservas menores y reservas mayores.**

b) Entendemos que la transferencia de los riesgos y de las responsabilidades, se efectuará en dos tiempos:

1- Al inicio de la Concesión, entrega por el Concedente al Concesionario de las zonas fuera de explotación, debidamente delimitadas, después de una inspección del estado del lugar y del levantamiento de un acta firmada por el Concedente y el Concesionario en la que cada uno formulará sus observaciones al estado del lugar.

2- La transferencia al Concesionario de los riesgos y responsabilidades correspondientes a la gestión de las obras y explotación de las instalaciones existentes, tiene lugar a la fecha de entrega de las instalaciones existentes por el Concedente al Concesionario, es decir el 2 enero 1999, luego que el Concedente y el Concesionario hayan inspeccionado los terrenos y obras necesarios para la celebración del Contrato de Concesión y firmado el acta correspondiente en la que cada uno formulará sus observaciones al estado de las mismas.

**Respuesta:**

**La interpretación no es correcta. Los riesgos y responsabilidades del Concesionario se inician con la concesión en la forma y modalidades establecidas en las Bases de Licitación.**

(ref. 493)

48. Página 31, 1.9.11
Entendemos que la existencia de reservas "menores", esto es, que no atentan contra las funcionalidad «crítica», es decir mínima para asegurar la explotación del Aeropuerto y la seguridad de la obra, no es obstáculo para la puesta en servicio definitiva de la obra, ni para la recaudación por el Concesionario de los Ingresos.

**Respuesta:**

**No se acepta el concepto de reservas menores y reservas mayores. Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 494)

49. Página 31, 1.9.13
Entendemos que el Inspector no podrá aplicar multas si la suspención de los suministros se deben a razones más allá del control del Concesionario, como por ejemplo, decisiones de las empresas proveedoras de los mismos, huelgas u otros.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 47 del D.S. MOP N° 240 de 1991.**

(ref. 496)

50. Página 34, 1.10.2 1 b
Entendemos que el Concesionario no será responsable de la mantención de la pista.

**Respuesta:**

**La pista no forma parte del área de concesión.**

(ref. 497)

51. Página 36, 1.10.2 Servicios aéreos y no aéreos
I- Servicios Aéreos (b2 y c2) « Esquema de competencia »
Entendemos que, si por el tamaño del mercado, la clase de servicios, u otros factores ajenos al Concesionario, no es posible obtener la presencia de 3 operadores para los servicios, el Concesionario no será responsable de esa deficiencia y no se le podrá sancionar con multas o de otra manera.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 498)

52. Página 43, 1.10.2 III A (g)
Entendemos que el Concedente garantizará al Concesionario un ingreso mínimo de 1,5 UF por mes, por metro cuadrado concedido.

**Respuesta:**

**Sí, siempre que se cumplan las condiciones señaladas en dicho artículo de las Bases de Licitación y se traten de metros cuadrados concedidos dentro del Edificio Terminal de Pasajeros. No se incluye las bodegas del Duty Free.**

(ref. 499)

53. Página 46, 1.10.2 III A h.4.2
Entendemos que el Concesionario podrá participar en la definición de las bases de las concesiones cuyos ingresos le serán traspasados por la DGAC, con el fin de verificar principalmente que las condiciones económicas le sean satisfactorias.

**Respuesta:**

**No. Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 500)

54. Página 49, 1.10.3. A.7
Sugerimos, después de donde dice « discriminaciones », agregar la palabra « arbitrarias » y reemplazar la expresión « acceso igualitario » por la de « libertad de acceso ».

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 501)

55. Página 50, 1.10.3.B.2.
Estimamos que es necesario agregar la siguiente frase al final de este numero : »salvo a aquellas que se establezcan fundadas en consideraciones objetivas que contemplen descuentos por frecuencia y volumen ».

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en el punto B.4 del artículo 1.10.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 502)

56. Página 50, 1.10.3. C3
Entendemos que los servicios fuera del Aeropuerto por los cuales la DGAC goza de exclusividad, no son competitivos de los servicios concedidos. Debe definirse cuáles son tales servicios.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 503)

57. Página 50, 1.10.3 C5
Entendemos que si el Concesionario no acepta convenir la reubicación de los servicios, la misma no podrá ser efectuada, así como tampoco podrá aumentar o disminuir el aérea ocupada sin el consentimiento del Concesionario.

Respuesta:

**El MOP siempre puede ejercer esta facultad, por razones de interés público y cuando las necesidades del aeropuerto así lo requieran, sin perjuicio de las compensaciones que procedan.**

(ref. 504)

58. Página 51, 10.3.C 14
Entendemos que en el Manual de Operaciones se podrá contemplar métodos de evaluación de la calidad de los servicios, los cuales serán los que definirán la forma en que el Inspector Fiscal efectuará los controles pertinentes.

**Respuesta:**

**El Inspector Fiscal podrá utilizar, para los efectos de controlar la calidad de los servicios, los métodos contemplados en el Manual de Operación u otros que estime pertinentes.**

(ref. 505)

59. Página 52, 10.3.C.16
Entendemos que las obras a que se refiere este artículo, se efectuarán de común acuerdo y en coordinación con el Concesionario, para no afectar las operaciones del aeropuerto.

**Respuesta:**

**No se exige el acuerdo del Concesionario.**

(ref. 506)

60. Página 52, 10.3.C.17
Entendemos que tales servicios comerciales adicionales serán definidos de común acuerdo entre el Concedente y el Concesionario.

**Respuesta:**

**No se exige el acuerdo del concesionario.**

(ref. 507)

61. Página 52,1.10.4
Nos remitimos a nuestro comentario a la cláusula 1.10.3.A.7

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 508)

62. Página 52, 1.10.5
Mismas observaciones que para el artículo 1.9.9, página 29.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta Nº 47 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 509)

63. Página 54, 1.10.9
Entendemos que los "aeropuertos de referencia" podrán ser definidos por el Concesionario en el Manual de Operaciones y que, a lo menos, los siguientes criterios serán observados para su inclusión:

(1) Estructura de tráfico comparable (doméstico/internacional, « peak », importancia del flete...);

(2) Misma norma IATA, categoría C;
(3) Ubicación en los continentes americano o europeo.

**Respuesta:**

**Sí, entre otros criterios.**

(ref. 510)
64. Página 56, 1.10.16
Entendemos que los riesgos y responsabilidades de cargo del Concesionario son aquellos precisados en los documentos contractuales.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 8 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 511)
65. Página 56, 1.10.18
Consideramos que la responsabilidad del Concesionario en relación a los daños causados a terceros durante la Concesión es aquélla prevista por las reglas de responsabilidad de derecho común en Chile salvo lo que de otro modo pueda estipularse en los documentos contractuales.

Los daños que serían imputables a diferentes partes y/o terceros serán asumidos por estas partes y/o estos terceros según su intervención respectiva en la realización del daño.

**Respuesta:**

**La responsabilidad del Concesionario es la señalada en las Bases de Licitación, cualquiera sea el agente que cause el daño. Ello se entenderá sin perjuicio de los derechos del Concesionario a dirigirse contra estos terceros conforme a las normas del derecho común.**

**Véase artículo 35 del D.S. MOP N° 900 de 1996 y artículo 47 del D.S. MOP N° 240 de 1991.**

(ref. 512)
66. Página 56, 1.10.19
Las exigencias impuestas por las Bases de Licitación en materia de seguros siguen condicionadas a su aceptación por el mercado de los seguros.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 513)
67. Página 58, 1.10.22
En la segunda línea 1, agregar « gratuitamente » después de donde dice « entregará ».

**Respuesta:**

**La infraestructura de la obra pública concesionada es siempre de propiedad del Estado, por lo que no se acepta la sugerencia.**

(ref. 514)
68. Página 58, 1.11 Comisión conciliadora

a) Desearíamos que el tercer árbitro sea un miembro de una cámara internacional de arbitraje.

Además, desearíamos que todo litigio fuera arbitrado después de que uno o varios expertos técnicos independientes (del tipo OACI para la explotación) clarifique los principios del litigio a los árbitros.

Este experto técnico emitiría un documento sobre el cual los árbitros deberían apoyarse para dar su sentencia.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 36 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

b) No entendemos el exacto alcance del inciso final del artículo 36 del DS MOP N° 900: "Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de las atribuciones del Poder Judicial y de la Contraloría General de la República".

¿Qué significa esta frase?

**Respuesta:**

**Se alude a las facultades que el ordenamiento jurídico asigna a dichos organismos, Tribunales de Justicia y Contraloría General de la República.**

(ref. 516)

69. Página 60, 1.13 Extinción de la concesión
Entendemos, sin embargo, que el Concedente (o el Concesionario sucesor, si fuere el caso), asumen todas y cada una de las obligaciones y derechos derivados del Contrato de Concesión, incluyendo, sin limitación, contratos de trabajo, de prestaciones de servicio, de arrendamiento, etc.

Sería conveniente por lo tanto, precisar el conjunto de las consecuencias, y principalmente la reparación de toda indemnización por el Concesionario de los diferentes casos de extinción de la concesión.

**Respuesta:**

**En caso de extinción de la concesión, rigen los principios generales del derecho en cuanto a la extinción de los contratos y sus consecuencias, salvo los casos expresamente regulados en el contrato de concesión. Además, las relaciones del Concesionario con terceros se rigen por el derecho privado conforme al inciso segundo del artículo 21 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 517)

70. Página 60, 1.13.3

a) El párrafo primero se refiere a « una adecuada continuidad », el segundo a « una adecuada operación » y el tercero a la circunstancia de que las obras « estén absolutamente operables ».
Los conceptos anteriores son ambiguos y requieren de una clarificación.

**Respuesta:**

**Los conceptos están relacionados con la calidad y estándares de operación de los servicios conforme a lo establecido en el contrato de concesión.**

b) Entendemos, en todo caso, que el nivel de exigencias durante el periodo de transición no podrá ser superior al del periodo de concesión y que el estado normal del edificio y las instalaciones y obras, deberá ser tal que considere el desgaste producido por su uso legítimo y el transcurso el tiempo.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 13 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 518)

71. Página 61, 1.13.5
En la letra a) deberá señalarse que las demoras no autorizadas y que no sean imputadas al Concesionario, no serán causa de extinción de la concesión.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 520)

72. Página 62, 1.14.2 a)
Querríamos conocer la metodología de calculo que fue utilizada para determinar los montos de ingresos mínimos garantizados.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 521)

73. Página 63, 1.14.2 b)
La formula de calculo de Ia0 debe ser revisada. El modo de actualización no esta claro. La definición literaria de Ia0 prevé una actualización al inicio de la operación, mientras que la formula matemática prevé una actualización al principio de la concesión. El monto Ia0 varia considerablemente según el modo de actualización.

Por otra parte, es necesario precisar cual es el primer mes de explotación de la Concesión en la definición de c (¿primer mes de la fase Charlie?).

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 522)

74. Página 64, 1.14.3

¿Tiene que elegir un $\alpha$ por la duración entera de la concesión el concesionario?.

Nos parece que el sistema de reajuste debe ser revisado como se muestra mas abajo:

1. Si se indexa la tarifa por pasajero (P) en línea con la inflación en Chile, la siguiente formula se aplica:

$$P_{\text{Pesos } t} = P_{\text{Pesos } t-1} * (1 + I_{\text{Pesos } t-1})$$

2. Si se indexa la tarifa por pasajero de manera proteger al Concesionario de cualquiera devaluación del Peso, se aplica la siguiente fórmula :

   Primera etapa, establecer la tarifa en USD a la fecha t-1:

$$\frac{P_{\text{Pesos } t-1}}{C_{\text{Pesos/USD } t-1}} = P_{\text{USD } t-1}$$

Segunda etapa, indexar la tarifa en USD con la inflación en los EE.UU.:

$$P_{USD\ t} = P_{USD\ t-1} * (1 + I_{USD\ t-1})$$

Tercera etapa, cambiar la tarifa en USD requerida en Pesos para cobrar a los pasajeros en Pesos:

$$P_{USD\ t} * C_{Pesos/USD\ t} = P_{Pesos\ t}$$

Estas tres etapas pueden resumarse de la siguiente manera:

$$P_{Pesos\ t} = P_{Pesos\ t-1} * (1 + I_{USD\ t-1}) * \frac{C_{Pesos/USD_t}}{C_{Pesos/USD_{t-1}}}$$

3. Consecuentemente, en nuestra opinión, la formula de indexación que permite una indexación parcial de la tarifa por pasajero con la inflación Chilena y la devaluación del Pesos, es la siguiente:

$$P_{Pesos\ t} = P_{Pesos\ t-1} * \{[\alpha * (1 + I_{Pesos\ t-1})] + [(1-\alpha) * (1 + I_{USD\ t-1}) * \frac{C_{Pesos/USD_t}}{C_{Pesos/USD_{t-1}}}]\}$$

dónde

| | | |
|---|---|---|
| $C_{Pesos/USD\ t}$ | : | Es la tasa de cambio Pesos/USD a la fecha t; |
| $C_{Pesos/USD\ t-1}$ | : | Es la tasa de cambio Pesos/USD a la fecha t-1; |
| $I_{Pesos\ t-1}$ | : | Es la variación entre la fecha t-1 y t del Indice de Precios al Consumidor en Chile; |
| $I_{USD\ t-1}$ | : | Es la variación entre la fecha t-1 y t del Indice de Precios al Consumidor en los EE.UU; |
| $P_{Pesos\ t-1}$ | : | Es la tarifa por pasajero a la fecha t-1; |
| $P_{Pesos\ t}$ | : | Es la tarifa por pasajero a la fecha t. |

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 523)

75. Página 66, 1.14.5
Página 70, 1.14.10
Entendemos que los pagos del Concesionario al Estado (cláusula 1.14.5 de las bases) y los pagos anuales a las DGAC son subordinados a los gastos de explotación y mantenimiento de la sociedad concesionaria y a los pagos a los Prestamistas a fin de preservar el equilibrio económico y financiero de la concesión en caso de disminución del trafico.

**Respuesta:**

**No. Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 524)

76. Página 66, 1.14.6.1

a) Entendemos que el 10 y el 30% de la inversión, a que puede ascender el valor de las nuevas obras, son acumulativos, esto es que, en total, el valor de esas nuevas obras no debe exceder el 30% del valor inicial de la obra, según su presupuesto oficial.

Además, entendemos que el mecanismo de compensación previsto en el Articulo 1.14.6.2 se impone al Concedente en caso de desacuerdo entre las partes en caso de modificaciones de las obras (sin necesidad de recurrir al mecanismo de conciliación).

Entendemos que la ampliación o mejoramiento de las obras (articulo 20 de la ley sobre las concesiones) deben ser sujeto a un acta adicional que supone el acuerdo total del Concesionario. Solicitamos una confirmación de este punto.

**Respuesta:**

**Efectivamente el valor total de las nuevas obras no podrá exceder del 30%. No obstante, este porcentaje se establece en función del valor definido después de la entrega definitiva de la obra, conforme al artículo 19 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

b) Aumentos de capacidad

Con el fin de introducir reglas objetivas y transparentes en materia de inversión de capacidad, entendemos que es posible, en nuestra Oferta Técnica, definir una capacidad funcional para cada tipo de instalación, las que, una vez excedidas, conduzcan al comienzo y realización de los aumentos de las capacidades ?

Por ejemplo, en lo que respecta al terminal de pasajeros se definiría una capacidad nominal horaria, de acuerdo con la cual la cantidad total de pasajeros llegada y de salida que utilizan el Aeropuerto, no debería exceder esta capacidad nominal horaria en más de 100 horas durante un periodo de 12 meses consecutivos. Si este umbral fuese excedido, el Concedente y el Concesionario se reunirán para evaluar si es posible mover o dedicar ciertos horarios fuera de las horas peak de tráfico. Si este desplazamiento o dedicación de horarios fuese insuficiente o imposible de realizar, tendría lugar el inicio del proceso de aumento de capacidad.

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 525)

77. Página 67, 1.14.6.2
Tenemos los comentarios siguientes en cuanto al mecanismo de compensación en caso de inversiones adicionales:

- Según esta formula, el Concedente puede elegir una de las tres variables « periodo », « impuestos pasajeros » o « subsidios » para indemnizar al Concesionario. Sin embargo, es preciso subrayar que en el caso que el Gobierno privilegie un aumento del periodo a un aumento de las tarifas o la introducción de un subsidio, los préstamos adicionales destinados a financiar las nuevas inversiones serán amortizados únicamente al cabo del termino N de la concesión (amortización « backloaded »), lo que devolvería difícil la financiación de las inversiones adicionales. Por consiguiente, solicitamos que en tal caso se establezca que, como máximo, el plazo adicional del aumento del período de la concesión, no podrá exceder cinco (5) años, salvo acuerdo del Concesionario y que el punto de vista de los bancos prestamistas sea tomado en cuenta al momento de la elección de las variables.
- La formula no parece tomar en cuenta el costo de la financiación (variable Ik yt Ct), y el beneficio sobre capital de los accionistas (variable Ct), lo que habrá que modificar.
- De igual manera, en periodo de repago de las dos deudas eventuales (deuda existente más deuda adicional), podrían suceder déficits de tesorería, impidiendo el pago del servicio de la deuda original a los plazos previstos. En tal caso, los gastos financieros consecutivos tendrán que ser incorporados en los cálculos de los costos adicionales soportados por el proyecto.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 529)

78. "x.x.x. Condiciones precedentes.

Las Ofertas podrán señalar como condiciones precedentes para el inicio de la vigencia del Contrato de Concesión las siguientes:

- La confirmación, dentro del plazo de .... días a contar de la fecha de suscripción y protocolización ante notario del Decreto de Supremo de Adjudicación, de haberse confirmado el financiamiento para el proyecto.
- Entrega de los terrenos por el Concedente a la Sociedad Concesionaria conforme al Programa y obtención de todas las autorizaciones y permisos necesarios para la ejecución de los trabajos y/o de la explotación.
- Auditoria jurídica, fiscal, técnica y del medio ambiente
- etc...

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 530)

79. INDEMNIZACIONES POR TERMINO DE LA CONCESIÓN

En las Bases no se contemplan normas para regular la indemnización que debería pagarse a la Sociedad Concesionaria en caso que la concesión deba terminar anticipadamente por causas no imputables a ella, tales como "fuerza mayor" o "faltas o incumplimiento del Concedente". En estos casos, la Sociedad Concesionaria vería interrumpida la explotación de la concesión lo que impediría la recuperación de la inversión efectuada, el pago a los acreedores y las legítimas ganancias que, de otra forma, habría obtenido. El Concedente, en cambio, se beneficiaría de las obras construidas y de las indemnizaciones por los seguros en su favor pagados por la Sociedad Concesionaria, lo cual resulta injusto y dificulta el financiamiento del proyecto.

Por consiguiente, pedimos que se agregue la siguiente cláusula a las Bases de Licitación:

"x.x.x. Indemnizaciones del Ministerio de Obras Públicas.

El Ministerio de Obras Públicas indemnizará a la Sociedad Concesionaria los daños y perjuicios, incluyendo el lucro cesante, que ella sufra como consecuencia de la terminación anticipada de la concesión, según las siguientes reglas:

a) En caso que la terminación de la concesión se produzca por caso de fuerza mayor debido a un acontecimiento político o un acontecimiento natural que no es asegurable, la indemnización que el Ministerio de Obras Públicas deberá pagar a la Sociedad Concesionaria será igual a la suma (i) los montos debidos a los Prestamistas, (ii) el capital, (iii) el beneficio sobre capital previsto no obtenido para los inversionistas y (iv) los costos de ruptura de tesorería.

b) En caso que la terminación de la concesión se produzca por caso de fuerza mayor debido a un acontecimiento natural que es asegurable, la indemnización que el Ministerio de Obras Públicas deberá pagar a la Sociedad Concesionaria será igual a la diferencia entra la indemnización definida en el punto anterior a) y los montos pagados por los aseguradores.

c) En caso de extinción causada por el no-respeto por el Concesionario de sus obligaciones relativas al contrato de concesión, y después de un periodo de moratorio permitiendo al

Concesionario remediar este incumplimiento, y/o permitiendo a los prestamistas ejercitar sus « step-in-rights », pago de una indemnización que compensa por lo menos los montos debidos a los Prestamistas.

d) En caso de extinción causada por el no-respeto por el Estado o administraciones publicas de sus obligaciones, pago de una indemnización cubriendo (i) los montos debidos a los Prestamistas, (ii) el capital, (iii) el beneficio sobre capital previsto no obtenido para los inversionistas y (iv) los costos de ruptura de tesorería. »

**Respuesta:**

**No. El contrato de concesión sólo puede extinguirse en la forma y modos establecidos en el artículo 27 del D.S. MOP N° 900 de 1996, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, letra j), del D.S. MOP N° 294 de 1984.**

(ref. 531)

80. OTRAS OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE

Es necesario que se agregue a las Bases de Licitación la obligación por parte del Concedente de facilitar y mantener los terrenos y obras concedidas con su situación legal al día, conforme y de acuerdo a la reglamentación vigente. Esta obligación es indispensable para garantizar el inicio expedito de las obras de construcción por parte de la Sociedad Concesionaria, así como para asegurar su explotación.

Pedimos que se agregue, en consecuencia, la siguiente cláusula a las Bases de Licitación:

"x.x.x. Otras obligaciones del Ministerio de Obras Públicas.

El Ministerio de Obras Públicas deberá cumplir con las siguientes obligaciones tales como:

a) Entregar a la Sociedad Concesionaria los terrenos del área de concesión, gratuitamente, libres de toda ocupación u obstáculo natural o artificial (incluyendo redes, vestigios arqueológicos, etc...), y sin polución o contaminación, salvo aquéllos indicados expresamente en estas Bases de Licitación.

b) Entregar a la Sociedad Concesionaria, oportunamente, todas las autorizaciones, certificaciones o permisos administrativos, necesarios para la construcción y explotación de la concesión y cuya obtención no sea propia de la Sociedad Concesionaria, según se indique expresamente en estas Bases de Licitación.

c) Permitir a la Sociedad Concesionaria la explotación de la concesión y de los bienes en que ella recaiga libre de toda perturbación de cualquier especie que no sea imputable a dicha Sociedad.

d) Indemnizar al Concesionario en las hipótesis descritas en las Bases de Licitacion, en la Oferta y en el Contrato de Concesión ;

e) Asegurar la protección de las obras concedidas ;

f) etc... »

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 532)

81. CLÁUSULA DE PAISAJE

Las bases de licitación deberían incluir una cláusula que prevé el principio de una negociación de buena fe de las partes en caso de desequilibrio económico de la concesión causada por acontecimientos imprevisibles (diferentes de los casos de fuerza mayor).

Respuesta:

**Véase el artículo 19 inciso 3° del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 533)

82. CLÁUSULA RELATIVA A LOS PRESTAMISTAS
Las disposiciones de las presentes Bases de Licitacion deberían prever un articulo sobre las disposiciones relativas a los Prestamistas, permitiendo a los Prestamistas un derecho de substitución automático en caso de caducidad del Concesionario.

Respuesta:

**Véanse los artículos 21 y 28 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 593)

83. En caso de destrucción total del aeropuerto, que haga que el concesionario no pueda operar el mismo, ¿Existiría todavía la obligación del concesionario a pagar el canon anual?. Estimamos que, aún cuando el artículo 1.10.16 de las Bases establece que el riesgo del concesionario deberá ser total, al ser el contrato entre el MOP y el concesionario un contrato bilateral, se debe aplicar el artículo 1552 del Código Civil, que establece que en los contratos bilaterales ninguno de los contratantes está en mora de cumplir lo pactado, mientras el otro no lo cumple por su parte, o no se allana a cumplirlo en la forma y tiempo debidos.

Respuesta:

**Véase el artículo 26 del D.S. MOP N° 900 de 1996, en relación a los artículos 1.10.21 y 1.12 de las Bases de Licitación.**

(ref. 594)

84. De acuerdo con el artículo 1.10.20, ¿se extiende el plazo de la concesión en el caso de que una catástrofe se produzca y que cause la destrucción total o parcial del plazo de la concesión?.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en los artículos pertinentes de las Bases de Licitación.**

(ref. 595)

85. ¿Cuál es el alcance de los términos "todo daño, cualquiera sea su naturaleza" contenidos en el artículo 1.10.18. de las Bases?. ¿Se extiende sólo a los daños causados por un hecho o culpa del concesionario, o también se extiende al caso fortuito o fuerza mayor?.

Respuesta:

**Véase el artículo 35 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 596)

86. Solicitamos aclaración al artículo 1.10.16 de las Bases. ¿Qué se extiende excluido de aquel? ¿Es posible que, conforme a las normas del artículo 1.10.16, el concesionario responda de las condiciones ambientales preexistentes?.

Respuesta:

**Véase la Rectificación N° 8 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 597)

87. Estimamos que el artículo 1.7.3(a) debiera requerir la autorización del MOP sólo para modificaciones substanciales de los estatutos sociales.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 598)

88. ¿Cómo está resguardado el derecho al debido proceso legal para el concesionario en caso de imposición de multas?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 29 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 614)

89. Las Bases de Licitación indican en el ítem 1.10.2.b) b.1, último párrafo, que "el concesionario no podrá prestar directamente ni a través de terceros ninguno de los servicios de plataforma". En el siguiente artículo 1.10.2.b) b.2 dice que "El Concesionario tendrá la obligación de administrar contratos para lo mencionado a través de un esquema de competencia...", es decir a través de terceros. Ambos ítem se contraponen, favor aclarar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 6 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 617)

90. Respecto al párrafo 1.14.6.2. de las Bases Administrativas:

a) Favor definir si el período k de concesión se refiere a un mes k o un año k. Idem si r es tasa por mes o por año.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

b) Presumiendo que la variable ρ se refiere a una fracción, ¿Por qué debe suponerse que un aumento en la tarifa por pasajero a recibir afecte en proporción directa al ingreso de los servicios comerciales?. Favor explicar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 618)

91. Se entiende según aclaración N° 2, ítem 3 y cláusulas 3.2.2 y 3.3.2. de las Bases Administrativas, que si alguno de los licitantes ofrece una tarifa inferior o igual a la tarifa máxima y plazo igual a 180 meses para la concesión, la competencia será sólo entre quienes cumplan está condición (primer tramo), quedando descalificados automáticamente aquellos licitantes que hayan solicitado la tarifa máxima y más de 180 meses de plazo de concesión. Si en el primer tramo se presentase solamente un licitante, ¿quién sería el adjudicatario si en forma posterior a la apertura de la oferta económica, este quedara descalificado?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 619)

92. Según el Decreto Supremo MOP N° 240, artículo 17,C1, debe contener la oferta económica la estructura tarifaria propuesta y el sistema de reajuste y de su revisión. ...Sin embargo, no se exige determinación del licitante sobre el ponderador α en el formulario N° 1. ¿Es correcto?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 620)

93. En el artículo 1.10.22 se indica que "Respecto del contrato y concesiones existentes, el concesionario percibirá de la DGAC, según corresponda, los ingresos que emanen de dichos contratos desde la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes".

a) ¿En qué condiciones contables percibirá dichos ingresos el concesionario?.
b) ¿En qué condiciones civiles y penales (jurisdicción) quedarán dichos contratos cuando el mandante es la DGAC?.

**Respuesta:**

**Los contratos y concesiones existentes seguirán siendo administrados por la DGAC hasta su extinción.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERNCIAL

(ref. 67)

94. En los niveles 2 y 3, no se reflejan los elevadores ni escaleras que dan acceso al VIP Lounge de American Airlines. (Ejes de Col. T-8 y TG). Favor de distribuir los planos conforme a lo existente.

**Respuesta:**

**Durante la elaboración del Anteproyecto Referencial del Terminal de Pasajeros existente, no existían el elevador ni la escalera que dan acceso al VIP Lounge de American Airlines, razón por la que no se incluyó en los planos correspondientes. En consecuencia, los Licitantes deberán considerar la existencia de la escalera y el elevador en Ejes de columnas T-8 y TG.**

(ref. 138)

95. Con relación a los estándares mencionados en el ítem 2.6.2, se solicita aclarar si el MOP dispone de copias del conjunto de documentos listados para consulta por los proponentes. Se solicita informar cuales normas del FAA son aplicables a este proyecto.

**Respuesta:**

**Las normas de la FAA aplicables al proyecto son las indicadas en el Anteproyecto Referencial.**

(ref. 190)

96. En E.T. AR-150 en ítem 1.3.11.2° párrafo señala revestimiento interior de rampas igual al ítem 1.2.9 pero este ítem no aparece. Favor aclarar.

Respuesta:

**El segundo párrafo de 1.3.11 de ET-AR-150 dice "... igual a lo especificado en ítem 1.2.9 ...", y debe decir "... igual a lo especificado en ítem 1.3.10 ...".**

(ref. 191)

97. En E.T. AR-150 en ítem 1.3.12 revestimiento de TE 4 dice similar al ítem 1.2.10 pero este ítem no aparece. Favor especificar.

Respuesta:

**En ET-AR-150, ítem 1.3.12, dice "... igual a lo especificado en ítem 1.2.10 ...", y debe decir "... igual a lo especificado en ítem 1.3.10 ...".**

(ref. 209)

98. Hay una diferencia de 75 cm. entre la cota superior, de la viga de fundación y el nivel superior del pavimento acabado, favor definir que diseño se prevé en los 75 cm.

Respuesta:

**El esquema de diseño básico es el siguiente:**

- **Terminación de piso de acuerdo a especificación de Arquitectura.**
- **Radier hormigón $e_{min}$=12 cm., calidad H20, con juntas de dilatación cada 20 m. máximo y paños de 6,0 x 6,0 m. máximo.**
- **Polietileno $e_{min}$=0,3 mm bajo el radier.**
- **Relleno de gravilla 3/4" máximo de canto rodado e=8 cm.**

(ref. 305)

99. Favor de especificar en mayor detalle la línea de aire para alimentar las turbinas. Cantidad, ubicación, uso, etc.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 83 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 349)

100. Documento N° 1220-ET-ME-001
ESPECIFICACIONES TECNICAS PUENTES DE EMBARQUE

a) En el párrafo 12, del punto 3.2.2.1, pág. 5, indica una unión entre la rotonda y la galería telescópica tipo "flexible bellows" que corresponden al diseño de un fabricante en particular. Agradeceremos que nos confirmen que será aceptada una unión que provea la misma función del sello entre ambas unidades que se describe, y que sea la particular de otros fabricantes.

Respuesta:

**El nombre "flexible bellows" se refiere a forma de fuelle flexible. No es particular a un fabricante. La función es la parte importante. Si algún otro fabricante lo llama de otra manera pero representa lo mismo, es decir, un sello flexible en forma de fuelle entre la rotonda y la galería telescópica, será aceptable.**

b) En el párrafo 7, del punto 3.2.2.3, pág. 6, se solicita ventanas operables a ambos lados de la cabina, que puedan ser abiertas. Al respecto, el standard NFPA 417-1990, prohibe el uso de ventanas que se puedan abrir en puentes de embarque de pasajeros, por ello les solicitamos eliminar el requerimiento de incluir estas ventanas.

Respuesta:

**Efectivamente, las ventanas NO deben ser operables. Pero la cabina debe tener paneles vidriados que permitan visibilidad hacia el frente, hacia la izquierda y hacia la derecha.**

c) En el punto 3.2.2.5, párrafo 6, página 8, se indica que el dispositivo de elevación del puente debe ser hidráulico, y en el párrafo 8 del mismo punto, se indican el suministro de dos pistones hidráulicos. Agradeceremos confirmar que el MOP acepta tanto dispositivos de elevación electromecánicos como hidráulicos, de acuerdo con lo que se establece en el punto 3.1, párrafo 5, de las especificaciones, que expresamente indica que se pueden ofrecer tanto puentes electromecánicos como hidráulicos.

Respuesta:

**Sí, se aceptarán dispositivos electromecánicos o hidráulicos. No obstante, los equipos hidráulicos deberán contar con todos los aditamentos de seguridad para colectar derrames de líquidos hidráulicos sin que toquen la plataforma.**

d) El punto 3.2.2.5, párrafo 18, página 8, refiere la tracción mediante motor D.C., que corresponde a un fabricante particular. Les agradeceremos permitir igualmente el ofrecer puentes electromecánicos con motores A.C., que utilizan otros fabricantes, y que han sido diseñados, probados y utilizados por mucho tiempo en estos equipos a nivel mundial.

Respuesta:

**Los motores podrán ser de Corriente Alterna o Continua.**

e) El punto 3.2.2.11, párrafo 2, pág. 14 refiere la inclusión de una cámara con zoom. Agradeceremos permitir el ofrecer en su reemplazo una cámara de televisión del tipo auto-iris, por cuanto este tipo de cámara tiene una performance más adecuada para su aplicación en puentes de embarque, por las siguientes razones:

- A diferencia de las cámaras tipo zoom, las cámaras del tipo Auto-iris pueden compensar varias condiciones de luz, durante el período de operación del puente.
- Cuando una cámara tipo zoom es ubicada debajo de la rotonda, el lente debe mantenerse con las más amplia abertura, para ver las ruedas, escalera de servicio y las áreas contiguas a éstas. Como resultado de esta condición, la capacidad de zoom del lente no es útil.
- En el caso que se utilice la capacidad de zoom de la cámara, se pierde la visión periférica de áreas críticas, poniendo en riesgo la seguridad del personal y equipo en estas áreas.

Respuesta:

**La cámara de televisión corresponde a un accesorio del Puente de Embarque y las fábricas podrán presentar sus equipos estándares propios que cumplan o mejoren los requerimientos señalados en la Especificaciones Técnicas.**

f) El punto 3.2.3, párrafo 13, pág. 15, solicita que los ventiladores sean cableados para encenderse (starting) automáticamente en caso de fuego. Al respecto, para cumplir con los requerimientos del NFPA 417-1990, les solicitamos cambiar la palabra encenderse (starting) por detenerse (stopping).

Respuesta:

**En caso de fuego, automáticamente los ventiladores deberán detenerse.**

g) El punto 3.2.5, párrafo 17 y 18 y págs. 17 y 18, se refiere a las características de protección al agua y espesor del gabinete de control. Agradeceremos confirmarnos que es adecuado

que estas características sean las requeridas por las normas eléctricas del país de origen, para la localización de este gabinete, y que el espesor mínimo para su construcción debe ser de acuerdo a su tamaño, estructura y lo que requieran las normas eléctricas del país de origen, y las normas Chilenas.

**Respuesta:**

**Las normas eléctricas del país de origen son irrelevantes, lo que es importante son las normas internacionales y las normas chilenas. En este caso se solicita un gabinete que sea completamente impermeable y con espesor mínimo.**

h) En el punto 5.2, pág. 20, se solicitan valores máximos de carga sobre la plataforma, indicando valores de carga muerta, carga viva y presión sobre la plataforma. Al respecto, les agradeceremos aclararnos estos valores como sigue:

- Confirmarnos que la carga sobre la plataforma, que es la presión máxima que ejerce el puente sobre ésta en las ruedas, debe ser de 14 Kg. por cm2, en lugar de m2. Estimamos que en este caso habría un error de impresión.
- Indicarnos a que cargas corresponden la carga viva de 200 Kg./m2 y carga muerta de 140 Kg./m2, ya que estimamos que éstas no corresponderían a las cargas sobre la plataforma.

**Respuesta:**

**La presión máxima de la rueda se expresa en kg/cm$^2$ porque se refiere al área de contacto de la rueda con el pavimento. Esta presión es la máxima que se puede transmitir a la plataforma. Las máximas cargas, viva (200 kg/m$^2$) y muerta (140 kg/m$^2$), son las cargas mínimas que deberá resistir la estructura del puente de embarque.**

i) El punto 9.4, pág. 25, se refiere a pruebas de estabilidad utilizando un winche para simular la fuerza del viento. Teniendo en consideración que la fuerza del viento se distribuye en forma uniforme sobre el total de área expuesta del puente, consideramos que simular esta condición en terreno no es factible, y sólo puede ser realizada en un laboratorio a escala o en condiciones reales de viento. De acuerdo a lo indicado, les solicitamos reemplazar este requerimiento por la entrega de los cálculos de viento del fabricante, para su verificación por la Inspección Fiscal.

**Respuesta:**

**Si bien es cierto que la distribución de las cargas de viento se considera para un área de influencia, éstas se resumen en cargas concentradas a nivel de piso. En este caso, al piso y techo del puente de embarque se conecta un winche con un dinamómetro y se somete la estructura a esa fuerza resultante, muy similar a lo que se usará en diseño. Si el puente no se mueve o vuelca, las condiciones de estabilidad para viento han sido satisfechas. Este test es mucho más fácil que someter un puente de embarque a un test similar en túnel de viento, por limitaciones de tamaño. Sin embargo, si el fabricante tiene resultados de pruebas de laboratorio (túnel de viento) que representen similares condiciones a las especificadas, podrán ser aceptadas previa revisión.**

j) Agradeceremos indicarnos si las condiciones de voltaje de salida que se solicitan en el punto 3, pág. 31 de las especificaciones y en la tabla de datos de la pág. 34, deben cumplir con el Standard MIL-STD-704.

**Respuesta:**

**Sí, AIRCRAFT ELECTRICAL POWER CHARACTERISTICS MIL-STD-704 D (1981).**

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES CONCESIONES D.G.O.P. MOP

k) Agradeceremos confirmarnos si las condiciones de frecuencia de salida que se solicitan en el punto 3, pág. 31, deben ser de 400 Hz. +/- 0.1% tal como se solicita en la tabla de datos de la página 34. Consideramos que +/- 0.01% que se indica en la especificación (punto 3, pág. 31) corresponde a un error de impresión, ya que ningún equipo es fabricado con dicha condición.

**Respuesta:**

**Efectivamente, debe ser +/- 0.1%**

l) Agradeceremos confirmarnos la condición de regulación de voltaje de salida el punto 3, pág. 31, (208 V +/- 1%) y confirmarnos que el valor de +/- 0.1% que solicitan en la tabla de la página 34 corresponden a un error de impresión, ya que ningún equipo es fabricado con esta condición.

**Respuesta:**

**Efectivamente es +/- 1%**

m) En la página 19, punto 4.1, se solicita que los equipos cumplan con las recomendaciones IATA. Al respecto, nuestra experiencia es que estas recomendaciones no son acogidas por la mayoría de los operadores de aeropuertos a nivel internacional, por lo altos costos en el equipamiento que ellas involucran, comparados con los beneficios adicionales que ofrecen. La parte más costosa que recomienda IATA, es un sistema de sensado mecánico adicional llamado "drop floor" y que actúa como respaldo del standard Autonivelador de alta confiabilidad para todos los contornos de aeronaves, que proveen los puentes para el seguimiento de los cambios de nivel de las aeronaves durante su carga y descarga.

Al respecto, les agradeceremos confirmarnos si se deben cumplir necesariamente las recomendaciones IATA, y de ser así cuales de estas son las requeridas.

**Respuesta:**

**El sistema autonivelador es suficiente. El sistema redundante recomendado por IATA Airport Handling Manual Section 9 par. 5.2, no es estrictamente necesario.**

(ref. 367)

101. Respecto de la Remodelación del actual Terminal de Pasajeros, solicitamos precisar:

- ¿Cuáles son las zonas donde se requiere calor cuando se está inyectando calor en período invernal?.
- La solución a este problema requiere dos tuberías suplementarias que no tienen espacio en los shafts existentes. Indicarnos si existe un trazado alternativo para éstas a fin de satisfacer las necesidades térmicas del Terminal actual.

**Respuesta:**

**Todas las zonas que tienen gran ganancia de calor interior, como son los restaurantes, zonas de oficinas con mucho personal y vidrios al norte, requerirán de aire frío cuando al edificio se le está inyectando calor (temporada de invierno).**

**En el caso del terminal existente, esto se ha solucionado por medio de equipos split adicionales que atienden estas zonas conflictivas.**

**La solución de cuatro tuberías recomendada en las especificaciones no es aplicable al edificio existente, debido a que los shafts existentes no dan cabida a las dos tuberías adicionales.**

(ref. 376)

102. En el plano 2110-DG-004, se indica la construcción de 5 galpones (Bodega-17.500 m² y Oficinas - 5.500 m²). De acuerdo al alcance indicado en el ítem 2.4.15 "Construcción de Nuevos Edificios en el Area del Terminal de Carga" no se mencionan dichas construcciones. Además, también no se incluyen en el documento 2110-CU-AR-001, "Presupuesto Estimativo General de la Nueva Area Terminal de Carga". Favor aclarar.

**Respuesta:**

**Las obras que el Concesionario deberá ejecutar están indicadas en el Plano 2010-DG-001, "Obras Area de Carga en Concesión" del mismo Anteproyecto. El Documento 2110-CU-AR-001, "Presupuesto Estimativo General de la Nueva Area Terminal de Carga" del mismo Anteproyecto, incorpora sólo las obras indicadas en este último plano.**

**Las obras que el Concesionario deberá ejecutar como parte de la concesión están especificadas en los planos y documentos indicados en el Documento 2000-RP-DG-001 Rev. 2 "Listado de Documentos" del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 380)

103. En relación al tema de los deshechos necesitamos saber:

a) Ubicación de los sitios de disposición de deshechos en el área del aeropuerto, interiormente en los terminales y exteriormente dentro del perímetro de propiedad del aeropuerto.
b) Políticas y procedimientos para el manejo de deshechos, deshechos sólidos, aguas servidas, etc.
c) Regulaciones oficiales relativas a la designación del tipo de deshechos, por ejemplo, desechos peligrosos, tóxicos, internacional, doméstico, etc.
d) Obtener copias de las regulaciones y procedimientos que rigen la recolección y disposición de deshechos.

**Respuesta:**

a) Residuos Líquidos Industriales

**Estos residuos se producirían eventualmente en la etapa de operación debido a derrames accidentales de combustible en la plataforma de pasajeros y de carga, los cuales se mezclan con las aguas lluvias y de lavado de la plataforma. Para estos efectos, se contempla un pretratamiento de estos riles que separará los residuos líquidos industriales (aceites, combustibles y solventes) del agua de lavado, de manera que las descargas puedan ser entregadas a la red de aguas lluvias, cumpliendo con la normativa vigente. Los residuos líquidos contaminantes serán almacenados y retirados con periodicidad.**

b) Aguas Servidas

**Durante la etapa de construcción, se producirán aproximadamente 2,1 lt/s (generación aproximada de 50 lt/trabajador·día) de aguas servidas, debido a la utilización de baños químicos que se instalarán al interior de las faenas de construcción. Las aguas servidas de estos baños estarán de cargo de los contratistas autorizados y deberán ser tratadas fuera del aeropuerto, mediante procedimientos acordados con la autoridad sanitaria de la región.**

**Durante la etapa de operación, se producirá un caudal medio aproximado de 28,44 lt/s de aguas servidas (incluyendo a los trabajadores, a los pasajeros y sus acompañantes). Estas aguas servidas serán conducidas mediante un sistema de alcantarillado a la planta de tratamiento existente, donde serán tratadas para luego ser utilizadas en riego o vertidas al Río Mapocho. Actualmente, el efluente de esta planta de tratamiento es vertido al Río Mapocho con una calidad físico-química que cumple la norma chilena de riego, NCh 1.333/Of 78.**

c) Residuos Sólidos de Origen Industrial

Los residuos sólidos industriales estarán compuestos principalmente por los materiales de edificación sobrantes, escombros de demolición, maderas y chatarra metálica. Se estima que durante el período de construcción se producirán entre 2.000 a 3.000 $m^3$ de estos residuos, los cuales en la medida de lo posible serán reutilizados o comercializados. Los residuos restantes deberán ser dispuestos en vertederos autorizados.

d) Residuos Sólidos de Origen No Industrial

Durante las etapas de construcción y operación se generarán una variedad de residuos sólidos no industriales, los cuales principalmente corresponderán a papeles, vidrios y restos de comida.

Se estima que durante la construcción se generarán aproximadamente 750 kg/día de estos residuos (aproximadamente 500 gr/trabajador·día). La recolección de estos residuos serán de cargo del contratista y deberán ser dispuestos en lugares autorizados por la autoridad sanitaria.

Para la etapa de operación se estima que se producirán aproximadamente 5.500 kg/día. Para manejar estos desechos se implementará un sistema de recolección regular durante las etapas de construcción y operación, para luego disponerlas en un vertedero autorizado por el Ministerio de Salud.

En la siguiente Tabla se presenta un resumen de la normativa aplicable al proyecto relacionada con el tratamiento y disposición de residuos sólidos y líquidos, tanto de origen industrial como doméstico.

| MATERIA | NORMATIVA APLICABLE | MEDIDAS QUE ACREDITAN CUMPLIMIENTO DE NORMAS |
|---|---|---|
| RESIDUOS INDUSTRIALES LIQUIDOS | 1. LEY 3.133/16.<br>2. DECRETO SUPREMO N° 351/92. M.O.P. | Se proyecta la construcción de una planta separadora de las aguas de lavado y lluvias de los aceites, detergentes y combustibles. Las aguas separadas serán entregadas a la red de evacuación de aguas lluvias cumpliendo con la normativa vigente. |
| AGUAS SERVIDAS | 1. DECRETO SUPREMO N° 745/93 MINISTERIO SALUD<br>2. DECRETO SUPREMO N° 236/26 EX MINISTERIO DE HIGIENE, ASISTENCIA Y PREVISION SOCIAL | Durante la etapa de construcción se instalarán baños químicos. Las aguas servidas provenientes de dichos baños serán tratadas fuera del aeropuerto.<br>En la etapa de operación del aeropuerto las aguas servidas serán tratadas en la planta de tratamiento existente en el aeropuerto. El efluente de dicha planta cumple con la norma de calidad del agua para riego. |
| RESIDUOS INDUSTRIALES SOLIDOS | 1. DECRETO SUPREMO N° 745/93 MINISTERIO SALUD.<br>2. DECRETO SUPREMO N° 75/87 MINISTERIO DE TRANSPORTE | Los residuos sólidos industriales se generarán durante la etapa de construcción. Será el Concesionario el responsable del transporte de los Rises. Su disposición y tratamiento se realizará en un vertedero autorizado. |
| RESIDUOS SOLIDOS DOMESTICOS | DECRETO LEY 3.063 MODIFICADO POR LEY N° 19.388 | Debido a que se generan más de 200 litros de basuras, la disposición de éstas será responsabilidad del Concesionario. |

(ref. 382)

104. En relación a las correas de Equipaje en las especialidades 1210-ET-ME-001 en los puntos 3.2.4 y 6.2.2. indica que no se permiten carruseles tipo Plescent Plate. Los carruseles actualmente instalados en dicho terminal son de similar marca. Consulta. Según las bases los equipos deben ser similares o compatibles con los actuales, favor aclarar este punto.

Respuesta:

Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 82 de la Circular Aclaratoria N° 4.

(ref. 384)

105. En plano 1240-AR-104 se lee "panel de policarbonato transparente según sección 5 ET-1100-AR-120. Falta sección 5.

Respuesta:

El sistema deberá ser diseñado por el Concesionario como parte de la Arquitectura de Detalle del Proyecto Definitivo. Se espera un diseño liviano y translúcido de excelente diseño y terminación en todos sus elementos.

El panel de policarbonato deberá ser del tipo transparente e incoloro. Deberá consistir en un ensamblaje de doble plancha (dos planchas) de policarbonato totalmente transparente de a lo menos 4 mm de espesor c/u, equivalentes a DANPALON COMPACT. El objeto de la doble capa es mejorar la capacidad de aislación térmica y disminuir el efecto de condensación sobre la cara interior. Las aguas de condensación deben ser conducidas hacia el exterior. Los paneles se dispondrán sobre un enzunchado metálico inoxidable dando al conjunto una morfología tubular. Todo el sistema deberá ser compatible con las veredas rodantes y su estructura soportante. También sería aceptable una alternativa en cristal de seguridad.

(ref. 385)

106. En juntas de Expansión 1100-ET-AR-126 faltan detalles de los cuatros tipos para exterior y los cuatro tipos para interior.

Respuesta:

No es objetivo del Anteproyecto Avanzado de Arquitectura del Anteproyecto Referencial contener todas las soluciones de detalles. Las incluídas en él, muestran el tipo de solución que debe seguirse en situaciones análogas.

Las juntas a que se refiere la consulta y sus detalles constructivos correspondientes deberán ser desarrollados por el Concesionario para aprobación de la Inspección Fiscal antes de iniciar la construcción de la obra. Las juntas, igual a las que se señalan en planos y especificaciones, deben ser diseñadas y fabricadas por una firma especialista en este rubro, en base a perfiles de extrusión y fuelles de material elastomérico resistente a la acción de la luz, ozono, otros agentes atmosféricos, además de los esfuerzos mecánicos y deformaciones a que estarán sometidas.

(ref. 386)

107. Tabiquería construcción en seco 1100-ET-AR-150 faltan detalles de:
1.1.6. Tabique cortafuego, tipo perfil tubular
1.1.9. Revestimiento listones y paño de genero falta detalle
1.1.10. Tipo perfil aluminio, tipo y espesor fórmica
1.1.12. Escuadría moldura Coigüe.

Respuesta:

El Anteproyecto Avanzado de Arquitectura del Anteproyecto Referencial no contiene todas las soluciones de detalles. Las incluidas en él, muestran el tipo de solución que debe seguirse en situaciones análogas.

1.1.6. El tabique cortafuego es un ensamblaje típico que se encuentra en la literatura técnica y los requisitos se indican en la especificación citada en la consulta. En cualquier caso se ajustará a una resistencia de F=180 certificable de acuerdo a las normas chilenas.

1.1.9. Se consulta para revestimientos exteriores de baños situados en Salas de Embarque. Se pretende lograr un diseño de franjas horizontales de género entre molduras horizontales de madera par lograr un aspecto similar y con igual modulación que los revestimientos melamínicos (fórmica) existentes en la actualidad en el hall de llegada de pasajeros o hall de recuperación de equipaje.

1.1.10. El perfil de aluminio debe ser igual al existente en el hall de llegada de pasajeros. El espesor de la fórmica debe ser 1 mm +/- 0.12 mm.

1.1.12. Este revestimiento forma la cara interior de los muros que interrumpen el muro cortina de la fachada sur y que enmarcan las puertas de acceso. El nuevo revestimiento debe ser igual al existente que consulta piezas de coigüe de 32x245 mm y molduras cubrejuntas inscritas en una sección de 70x70 mm.

**Los detalles constructivos correspondientes deberán ser desarrollados por el Concesionario para aprobación de la Inspección Fiscal antes de iniciar la construcción de la obra.**

(ref. 387)

108. Falta plano 1212-AR-205 corte G-G que aparece nombrado en plano 1210-AR-311
Falta ET-1100-AR-120 sección 5 que aparece nombrado en plano 1240-AR-104
Falta ET-1100-AR-150 sección 4 que aparece nombrado en plano 1310-AR-102
Falta detalle arquitectura de baños nombrado en 1100-ET-AR-190

**Respuesta:**

**El Plano 1212-AR-205 del Anteproyecto Referencial en que aparece el Corte G ha sido entregado a los Licitantes. En este plano se muestra una lucarna que ilumina el hall de espera de pasajeros nacionales. Hacemos notar que la lucarna debe considerar además los siguientes elementos:**

**a) Un quebrasol superior exterior que impida la entrada directa de los rayos solares al interior. Este quebrasol debe diseñarse en estructura de acero a la vista y terminarse pintado de blanco de acuerdo con lo especificado en el Documento 1100-ET-AR 112 "Elementos Misceláneos de Acero" y el Documento 1100-ET-AR 162 "Pinturas y Barnices", Esquema 4, ambos del Anteproyecto Referencial.**

**b) Una celosía interior para difusión de la luz. Esta celosía tendrá el mismo diseño y terminaciones que los cielos interiores tipo D2 indicados en el Documento 1100-ET-AR 180, Sección 2, "Cielos Metálicos" del mismo Anteproyecto. El nivel interior de la celosía terminada coincidirá con el de los cielos circundantes.**

**Los detalles constructivos correspondientes deberán ser desarrollados por el Concesionario para aprobación de la Inspección Fiscal antes de iniciar la construcción de la obra.**

(ref. 390)

109. Entendemos que todos los antecedentes recibidos hasta la fecha se pueden dividir en "Antecedentes o Documentos oficiales" de la Licitación y antecedentes netamente "Referenciales". Apreciaremos darnos a conocer breve listado con los documentos que se consideran "Oficiales".

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 392)

110. Para el denominado Edificio de Pesca, VOL13, COD2810, CD-AR,002. Existen especificaciones técnicas pero no hay planos y no está incluido en el itemizado oficial entregado por el MOP.

La consulta es si se debe cotizar este edificio entre otros. En caso afirmativo apreciamos recibir los planos que faltan.

**Respuesta:**

**El edificio del Servicio Nacional de Pesca (SERNAP) no forma parte de la Concesión y será construido en su oportunidad por dicha institución.**

(ref. 393)

111. Para la plataforma Prueba de Motores, que aparecen achurados en los planos de Planta del Proyecto Referencial, no tenemos Especificaciones Técnicas. La consulta, si se debe considerar o no, en el presupuesto. En caso afirmativo, solicitamos enviar las especificaciones faltantes.

**Respuesta:**

**La Plataforma de Prueba de Motores no forma parte de la Concesión.**

(ref. 396)

112. Punto 1.2.3. Obras a ejecutar N° 13
¿Qué documentos constituyen el anteproyecto referencial correspondiente al mejoramiento urbanístico del área de concesión?. Si no existe se solicitan mayores antecedentes (superficies, estándar, etc.).

**Respuesta:**

**Los documentos que constituyen el Anteproyecto Referencial corresponden a todos los señalados en los listados de documentos entregados a los Licitantes tanto para el Terminal de Pasajeros como para el Terminal de Carga. Corresponde a la etapa de Proyecto Definitivo definir, en conjunto con el Inspector Fiscal, este mejoramiento urbanístico.**

(ref. 406)

113. Punto 2.4.5. ¿Cuál es el anteproyecto referencial en lo relativo a drenajes, franjas, señalización, balizaje, iluminación de plataforma y borde de ésta?.

**Respuesta:**

**En lo relativo a drenajes véase el Plano 1840-IS-001 del Anteproyecto Referencial, el que indica la red de drenajes. En relación a franjas y señalización, balizaje, iluminación de plataforma y borde de ésta, remítase a lo señalado en las Respuestas N° 109 y N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 407)

114. Punto 2.4.9. Se considera excesiva la capacidad solicitada para la nueva Central Térmica.

**Respuesta:**

**La capacidad indicada en las especificaciones es sólo una estimación en base a m² de edificación y parámetros del terminal existente.**

**Como se indica en las especificaciones, el Concesionario deberá realizar los cálculos de ganancia térmica de acuerdo a los criterios de diseño establecidos.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 408)

115. Punto 2.4.13. ¿Cuáles son los antecedentes consignados en el anteproyecto referencial relativos al tratamiento paisajístico, zonas de circulación, cierros de seguridad, iluminación exterior, etc.?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 1 de la presente Circular Aclaratoria y la Respuesta N° 65 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 409)

116. Punto 2.4.18. Los trabajos de pavimentos descritos en este punto de las Bases de licitación coinciden en cantidades de obra con las consignadas en el plano 2110-DG-004. ¿Lo anterior significa que sólo se ejecutará la primera fase señalada en dicho plano?.

**Respuesta:**

**Efectivamente, así es.**

(ref. 410)

117. Punto 2.4.19. Se solicitan planos con emplazamiento propuesto para las obras contenidas en este punto ¿Qué documentos constituyen el anteproyecto referencial para la ampliación de la reja perimetral e iluminación del área del terminal de carga?. Si no existen se solicitan mayores detalles.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 411)

118. Punto 2.5.3. ¿Se debe entender que el complemento al anteproyecto referencial no es un anteproyecto sino sólo, por ejemplo, lineamientos y criterios generales, que no necesariamente debe incluir planos?.
¿Qué se debe entender por anteproyecto? ¿Qué documentos lo conforman?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 2.**

(ref. 412)

119. Punto 2.7. ¿Con cargo de quién son los consumos de agua potable y electricidad de las faenas de construcción e instalaciones?.

**Respuesta:**

**Los consumos de Agua Potable y Electricidad de las faenas de construcción e instalaciones serán de cargo del Concesionario.**

(ref. 413)

120. Punto 2.4.15. En plano 2110-DG-004 se muestran obras que no se incluyen en 2010-DG-001, por ejemplo los módulos de carga. ¿Qué es lo que debe considerarse dentro de esta concesión?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 43 de la Circular Aclaratoria N° 2 y la Respuesta N° 102 de la presente Circular Aclaratoria.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. M.O.P.

(ref. 414)

121. Punto 2.4.7. ¿Cuáles son las características y ubicación de las garitas que se incluyen en este punto?

**Respuesta:**

**Remítase a la Rectificación N° 12 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 415)

122. Gas/Terminal de Pasajeros
¿En las especificaciones técnicas no se considera agua caliente para duchas en baños?. Si se considera, se debe incluir termos eléctricos o a gas. ¿qué capacidades debemos tener, cuántos y dónde?.

**Respuesta:**

**Remítase al Documento 1200-CD-IS-001, Pág. 7, punto 3.5 Distribución de agua caliente. Termos Eléctricos, del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 416)

123. Arquitectura/Terminal de Pasajeros
Al parecer sería necesario utilizar estanques de gas y no cilindros. Por restricciones de seguridad y del Proyecto de Paisajismo, ¿dónde deben emplazarse?.

**Respuesta:**

**Esto se determinará en el desarrollo del Proyecto de Paisajismo del Proyecto Definitivo.**

(ref. 418)

124. Arquitectura//Terminal de Pasajeros
Se solicita especificar mobiliario en recintos de espera del terminal de pasajeros.

**Respuesta:**

**Debe mantenerse la unidad estética con el mobiliario existente y conservar sus características funcionales.**

(ref. 419)

125. Obras civiles
¿Es necesario rellenar sector desviado de canal González en toda su longitud?

**Respuesta:**

**El Sector del Canal González que se climina debe rellenarse de acuerdo con las especificaciones técnicas correspondientes a los rellenos. En esa zona se consultan calles de rodaje y franjas de calles de rodaje.**

(ref. 420)

126. Arquitectura/Sub-estación eléctrica
Se solicita detalles de arquitectura en recinto R1001A, sub-estación eléctrica, plano 1210-AR-101.

**Respuesta:**

**A desarrollar por el Concesionario, en la etapa de Proyecto Definitivo, de acuerdo con los Criterios de Diseño de Arquitectura.**

(ref. 422)

127. Arquitectura/Terminal de pasajeros
Se solicita detalle de escaleras en puentes de embarque.

**Respuesta:**

**Los detalles deberán ser desarrollados por el Concesionario, en la etapa de Proyecto Definitivo, para aprobación de la Inspección Fiscal antes de iniciar la construcción de la obra. Deberá mantenerse la unidad estética y características funcionales de los elementos existentes.**

(ref. 424)

128. Arquitectura/Manejo de residuos
Se solicita Anteproyecto referencial para manejo de residuos sólidos en terminal de pasajeros con planos y especificaciones técnicas.

**Respuesta:**

**Remítase a los Documentos 1100-RP-MA-101 y 1100-RP-MA-102, Análisis Impacto Ambiental y Términos de Referencia del Análisis de Impacto Ambiental respectivamente, ambos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 425)

129. Arquitectura/Terminal de Pasajeros
¿Cuál es el tipo de tabique a utilizar en rampa de embarque?, ¿TE3 o TE5?, ¿cuál es su altura?.

**Respuesta:**

**Son válidas ambas especificaciones. Los tabiques que conforman el cerramiento de las mangas son de una geometría difícil de representar sin un dibujo (que debe ser desarrollado como parte de la arquitectura de detalles), debido a la inclinación de ellas. Al mismo tiempo, detrás de las rampas no siempre está considerado construir un recinto habitable. En el caso de que los recintos sean habitables es aplicable el TE-5. Por el lado de la rampa, en cambio el tabique es siempre según lo especificado en TE-3.**

(ref. 426)

130. Arquitectura/Planos terminal de pasajeros
En Nivel N+4,20 existe recinto entre ejes T16 y T14, y entre TH y TG, ¿a qué se refiere con vacío?.

**Respuesta:**

**Se trata de un error. Sí hay un recinto ahí. Cabe señalar que estas áreas se han destinado tentativamente a locales concesionables (por ejemplo salones de primera clase para las compañías aéreas), por lo que su diseño y habilitación dependen de su destino definitivo.**

(ref. 427)

131. Arquitectura/Terminal de pasajeros
Falta detalle de puertas de separación entre rampas de embarque.

**Respuesta:**

**Los detalles constructivos correspondientes deberán ser desarrollados por el Concesionario, en la etapa de Proyecto Definitivo, para aprobación del Inspector Fiscal antes de iniciar la construcción de la obra.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. M.O.P.

(ref. 428)

132. Estructura/Terminal de pasajeros
Falta definir cuáles son las estructuras metálicas a las que corresponde el tratamiento de polvo termoconvertible.

**Respuesta:**

**Exclusivamente en los pasamanos y barandas de escaleras y antepechos vidriados. Véase punto 1.1.5 del Documento 1100-ET-AR-162 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 429)

133. Arquitectura/Terminal de pasajeros
Solicita definir tipo de membrana de aislación térmica bajo losa en Nivel N+4,20 (escantillón 3). ¿Va en toda la losa?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el Documento 1100-ET-AR-130 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 430)

134. Equipamiento/Terminal de pasajeros
Falta croquis a que se refiere especificaciones técnicas de puentes de embarque. ¿Cuántos son?.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 433)

135. Arquitectura/Terminal de pasajeros
¿Qué tipo de impermeabilización se debe considerar en recintos húmedos como baños y casinos?.

**Respuesta:**

**El tipo de impermeabilización deberá definirse en la etapa de Proyecto Definitivo, pero deberá ser de características similares a la existente en el actual terminal.**

(ref. 434)

136. Arquitectura/Terminal de pasajeros
¿Qué tipo de terminación exterior llevan los tabiques de baños Tipo A?

**Respuesta:**

**Ver cada caso en cuadro de terminaciones del Documento 1100-HD-AR-101 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 435)

137. Estructura/Central Térmica y Sub-estación eléctrica
Se solicita Anteproyecto Referencial de estructura para la central térmica y subestación eléctrica.

**Respuesta:**

**No se entregara Anteproyecto Referencial de estructura para la central térmica y sub-estación eléctrica. El Proyecto Definitivo deberá ser desarrollado íntegramente por el Concesionario, considerando que los materiales y las soluciones estructurales de las nuevas obras sean similares a las existentes.**

AEROPUERTOS UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 436)

138. Electricidad/Terminal de pasajeros
¿Qué parámetros deberán considerarse para la ampliación de la malla de tierra de corrientes débiles?.

**Respuesta:**

**Resistencia final menor a 2 Ohm.**

(ref. 437)

139. Electricidad-corrientes débiles/Terminal de Pasajeros
En el punto 3.1.2. de las especificación 1270-CD-EE-001 se dice que se esta desarrollando la ingeniería para dejar operativos los sistemas de corrientes débiles que no lo están, pero en el punto 3.2.2. se dice que el concesionario es responsable. Favor aclarar.

**Respuesta:**

**El punto 3.1.2 de dicho Documento menciona sólo que se están desarrollando trabajos en el CCMS y no en todos los sistemas. En el punto 2.2 del Documento 1270-ET-IN-001 del Anteproyecto Referencial, se indica el alcance exacto de los trabajos.**

(ref. 438)

140. Arquitectura/Terminal de pasajeros
Se solicitan planos:
1220-AR-101 a 102, 1220-AR-201 a 202, 1220-AR-301 a 302, 1240-AR-101 a 104, 1290-AR-102.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 439)

141. Demolición /Obras Exteriores
¿Se pueden entregar radier existente de edificio de administración y torre de control a demoler?.

**Respuesta:**

**El radier existente del Edificio de Administración y de la Torre de Control deberán demolerse íntegramente junto con la demolición de dichos edificios, con el fin de construir la ampliación Oriente del Edificio Terminal y sus respectivas fundaciones.**

(ref. 440)

142. Equipamiento/Edificio SAG
¿Se debe entregar equipada con mobiliario las oficinas del SAG?

**Respuesta:**

**El edificio del SAG debe entregarse sin mobiliario desplazable, pero si con el mobiliario empotrado o fijo. Por ejemplo, laboratorios y baños.**

(ref. 441)

143. Estructura/Terminal de carga
Se solicitan plantas de estructura en módulos de carga

**Respuesta:**

**Respecto a la solicitud de planos de Planta de Estructura del "Módulo de Carga", se debe considerar que no existen planos de estructuras y/o similares, sólo existen documentos que pretenden uniformar criterios de construcción, es decir, Criterios de**

Diseño para las Estructuras de Hormigón Armado, para las Estructuras de Acero y las correspondientes Especificaciones Técnicas en las que se indican los materiales, procedimientos y recomendaciones constructivas. Los planos deberán ser desarrollados por el Concesionario en la etapa de Proyecto Definitivo.

(ref. 442)

144. Estructura/Edificio SAG y Aduana
Se solicitan los siguientes planos consignados en Volumen 9, especificación 2100-ET-SH-001:
2320-SH-001
2320-SM-001al 003
2420-SH-001
2420-SM.001al 006

**Respuesta:**

**En relación con el Anexo del Documento 2100-ET-SH-001 del Anteproyecto Referencial, los planos que se deben considerar son los siguientes:**

| | | |
|---|---|---|
| 2320-SH-001 | Edif. SAG | Planta Fundaciones |
| 2320-SH-002 | Edif. SAG | Planta Estruc. 1° Piso |
| 2320-SM-001 | Edif. SAG | Planta Estructura 2° Piso |
| 2320-SM-002 | Edif. SAG | Elevaciones Transversales |
| 2320-SM-003 | Edif. SAG | Elevaciones Longitudinales |
| 2320-SM-004 | Edif. SAG | Detalles Conexiones y Escaleras |
| 2320-SM-005 | Edif. SAG | Frontones |
| 2320-SM-006 | Edif. SAG | Detalle Escaleras |
| 2320-SM-007 | Edif. SAG | Frontones Sur, Norte, Marcos $M_1$, $M_2$, $M_3$,y $M_4$, Secciones y Detalles. |
| 2420-SH-001 | Edif. Control Acceso | Planta de Fundaciones Estruct. y Detalles |
| 2420-SM-001 | Edif. Control Acceso | Planta de. Techumbre, Elevaciones y Detalles de Conexión. |
| 2420-SH-002 | Edif. Control Servicios | Planta Fundaciones Estru. 1° Piso y 2° Piso Losa. |
| 2420-SH-003 | Edif. Control Servicios | Elevación y Detalles |
| 2420-SH-004 | Edif. Aduana | Planta Fundación, Est. y Detalles |
| 2420-SM-002 | Edif. Aduana | Est. Techumbre, Elev. Escala y Detalles |
| 2420-SM-003 | Edif. Aduana | Cortes y Detalles de Unión. |

(ref. 447)

145. Especialidades/Edificio Sernap y servicios
Se solicitan planos y especificaciones técnicas de edificio de Equipamiento/servicios y de SERNAP ¿Se deben considerar dentro de esta concesión?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 110 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 448)

146. Arquitectura/Terminal de pasajeros.
¿Qué lugares deben considerarse de acceso restringido?

**Respuesta:**

**Deberán considerarse de acceso restringido en el Terminal de Pasajeros, los siguientes lugares:**

- **Salas de embarque**
- **Salas de llegada**

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y CONCESIONES MULTISECTORIALES D.G.O.P. M.O.P.

- Recintos de Servicios Básicos (agua, electricidad, gas, climatización, red de combate de incendio)
- Recintos de Servicios de Apoyo (FIDS y PAS)
- Todos los accesos a plataforma

(ref. 451)

147. Electricidad/Terminal de pasajeros
Se solicita plano con distribución de equipos de emergencia para iluminación.

**Respuesta:**

**Este plano deberá ser desarrollado por el Concesionario en la etapa de Proyecto Definitivo.**

(ref. 453)

148. En los ejes X=1600 y X=1543, se encuentran los Colectores IV y II, que no coinciden en cuanto al número de cámaras y trazado con lo ejecutado. Para el tramo nuevo tampoco existen cotas de terreno y radier. Tampoco sale el largo del tramo.

Agradeceremos completar los antecedentes y validar el AS-BUILT o el Nuevo Proyecto. En este último evento que se ejecuta adicional a lo existente?.

**Respuesta:**

**El Anteproyecto Referencial que se ha entregado plantea en forma clara las obras existentes que se mantienen o quedan fuera de servicio, así como las obras proyectadas. Obviamente, no se detalla la totalidad de las cotas de entrada y salida de cámaras así como tampoco las longitudes de tramos. Mayores antecedentes son propios de la etapa de Proyecto Definitivo.**

(ref. 454)

149. En el eje X=1392, existe el colector II, que tampoco coinciden en su trazado, ya que el existente en sus dos últimos tramos se desvía de su eje X=1392.

De igual modo que en los anteriores, no se dan cotas de terreno y radieres, como longitudes de los tramos para ambas prolongaciones de dicho colector, desde el inicio hasta su descarga.

Agradeceremos, proporcionar los antecedentes que faltan.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 455)

150. En el eje Y=1400 el colector que une a los colectores III y II y su descarga, no tiene cotas de terreno y radier y tampoco el largo para cada uno de los tramos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 456)

151. En eje X=1302, el colector I, no tiene cotas de terreno-radier ni longitud de cada tramo.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 457)

152. Favor determinar los tipos de cámara y descargas, que no están definidos.

**Respuesta:**

**Estos antecedentes están definidosclaramente en el punto 4.2 del Documento 1840-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 458)

153. Finalmente, fuera de lo señalado en plano 1840-IS-001, ¿no existe ninguna otra red de aguas lluvias?.
Como se solucionan las aguas lluvias de los nuevos estacionamientos, de las nuevas vías y plataformas?.

**Respuesta:**

**A nivel del Anteproyecto Referencial se han indicado las obras generales que permitirán evacuar las aguas lluvias. Evidentemente, una vez definida, a nivel de detalle, la geometría en planta y elevación de todas las áreas exteriores, será posible ubicar en forma exacta los sumideros que recolectarán las aguas lluvias para conducirlas a la red de colectores. La revisión del Proyecto de Ingeniería de Detalle de Evacuación de Aguas Lluvias se realizará teniendo como antecedente el Proyecto de Vialidad y Pavimentación; no se aceptará que existan puntos bajos de acumulación de aguas lluvias.**

(ref. 459)

154. En el eje X=1630, figura en el proyecto entre los ejes Y=805 al Y=1500 la cañería N° 2 que se prolonga más al poniente de la cámara N° 20. Los tramos prolongados, hasta la descarga inclusive, no tienen cotas de terreno y radier y longitud de los tramos.

Para la cañería en diagonal, que intercepta el dren de 1000mm. tampoco existen cotas de terreno, radier ni longitud. Se supone que se inicia en la cámara existente N° G5 (AS-BUILT).

Agradeceremos proporcionar los datos que faltan.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 460)

155. En el eje Y=810 existe una cañería N° 1, que se desvía aproximadamente en el eje X=1400, faltan nuevamente, las cotas de terreno-radieres y longitud de tramos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 461)

156. En el eje X=1275, la misma cañería N° 1 (EXISTENTE), se desvía en 90° en el eje Y=1215 y luego en el eje X=1050, para proseguir en diagonal hasta descargar en el Canal G-3, faltan las cotas de terreno-radieres y longitud de tramos y detalles de la descarga.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 148 de la presente Circular Aclaratoria.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 462)

157. En plano 1810-IS-001, se señalan con ejes Y=786,50 e Y=774 dos cañerías, además figura una tercera con grifos, al analizar el CD, tampoco queda claro que cañería es que.

Si estudiamos el plano 2010-IS-001, la cañería Y=786,50 correspondería a matriz de 160 que se conecta provisoriamente y no se ejecutaría en su totalidad según lo señalado en plano anterior. (De este plano ¿qué arranques domiciliarios se ejecutan?, ya que aparecen fuera de los del SAG y CONTROL DE ACCESOS, los de MODULO DE CARGA.

Si analizamos el plano 2060-FP-001, aparece una cañería en 200mm. que se conecta provisoriamente y con grifos de dos bocas sin indicar tipo de material, corresponde a la señalada tercera cañería del Plano 1810-IS-001, tampoco tienen la misma longitud.

FAVOR aclarar, se EJECUTAN tres, dos o una de estas cañerías, de qué largo son realmente y qué arranques se ejecutarán en definitiva.

Agradeceremos aclarar, en forma taxativa, ya que en anteriores respuestas se señaló remitirse a bases y la verdad que estos planos se contradicen con las bases.

**Respuesta:**

**Efectivamente existe un error en el Plano 1810-IS-001 del Anteproyecto Referencial. La cañería de agua potable es la de coordenada Y= 786,50 (la coordenada Y= 774,00 corresponde al colector Sur de aguas servidas).**

**La matriz de agua potable de Y= 786,50 ha sido proyectada para toda el Area Terminal de Carga. Se construirá, en esta etapa, lo que las Bases de Licitación señalan. Deberán ejecutarse los arranques a los módulos de carga que correspondan en esta etapa así como también los correspondientes arranques al Edificio SAG y Control de Acceso.**

**En relación a la matriz de la red de incendio, ésta se desarrolla en la coordenada Y=787,00 y su material es Acero ASTM A53 Grado B. Se construirá en esta etapa lo que las Bases de Licitación señalan.**

(ref. 464)

158. En general faltan TODOS los planos del EDIFICIO CONTROL ACCESOS Y ADUANA, incluidos los de Arquitectura y otros.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 465)

159. Falta señalar en planos de pavimento el tipo de junturas, las cotas de terminación, el drenaje, etc.

**Respuesta:**

**Respecto a las cotas de terminación, remítase a lo señalado en la Respuesta N° 62 de la Circular Acalratoria N° 4.**

**El sistema de juntas y enfierradura a utilizar en los pavimentos de la plataforma será en conformidad a las Normas de la FAA. Para los pavimentos de calzada, rige lo indicado en el Documento 1610-ET-VI-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 466)

160. En general faltan los perfiles de cada uno de los sistemas a instalar, con sus respectivas cotas de terreno como radieres.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**En lo relativo a rasante de pavimentos, véase lo señalado en la Respuesta N° 62 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

**Las cotas de los sistemas de evacuación de aguas lluvias y aguas servidas se indican en los Planos 2020-IS-001 y 2040-IS-001, ambos del Anteproyecto Referencial. No obstante, el Concesionario deberá elaborar el proyecto definitivo de cada sistema en particular.**

(ref. 535)

161. En las bases administrativas, se establece la habilitación de una nueva Fuente de abastecimiento para la red de Agua potable, en el punto 2.4.10.

¿Dónde se deberá habilitar dicha fuente? ¿Qué otros elementos adicionales se debe incorporar?.

A que Sistema de regulación se entregará esta agua y que tratamiento se exigirán.

Se dice que..."Esta deberá incluir tres tipos de redes de distribución: una para el consumo, otra para riego y una red exterior de incendio.
FAVOR ACLARAR

Respuesta:

**La nueva fuente de abastecimiento corresponde a la habilitación del actual pozo de riego, para lo cual se deberán considerar las obras señaladas en la Respuesta N° 35, letra a), de la Circular Aclaratoria N° 4 y lo señalado en el Documento 1810-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

**Las redes de distribución de agua para consumo, para riego y para incendio son las señaladas en el Anteproyecto Referencial.**

(ref. 536)

162. En 2.2. letra B) Pozo Central Térmica (Documento 1810-CD-IS-001), se habla de utilizar el actual pozo de riego para apoyar al sistema de A. Potable.
¿Es el pozo que se establece en 2.4.10? Favor aclarar.

Además se agrega que se "Deberá ejecutar una cañería de impulsión hasta los estanques". Preguntamos a que Estanques debe conducir esta nueva impulsión?

A los de la actual planta que tienen los dos estanques de regulación para 4.000m$^3$? o las que se encuentran en la galería técnica (Riego o consumo humano).

Si la impulsión fuera a la actual planta de 4.000m$^3$ se debe implementar un equipo de bombeo adicional?

Respuesta:

**Efectivamente, se trata del mismo pozo. La cañería de impulsión a que se refiere el Documento 1810-CD-IS-001 del Anteproyecto Referencial, tendría como destino los estanques existentes en la Galería Técnica del Edificio Terminal.**

(ref. 537)

163. El sistema de agua potable en el terminal de carga, agradeceremos redefinirlo o aclararlo.

Según las bases NO SE ESTARIAN CONSTRUYENDO los módulos de carga. Sin embargo en los Criterios de diseño y planos figuran que se deben construir obras para dichos módulos de carga.

Agradeceremos establecer que se construye realmente, para esta licitación... y que quedará a futuro.

**Respuesta:**

**El sistema de agua potable del Terminal de Carga debe ejecutarse de acuerdo a lo que indican claramente las Bases de Licitación y los Planos del Anteproyecto Referencial. Aunque no se construya ningún módulo de carga, existirán en el extremo Sur el Edificio Control de Acceso y Edificio SAG.**

(ref. 538)

164. En 1810-CD-IS-001 se menciona un documento que no encontramos el 2110-MC-IS-001, agradeceremos proporcionarlo.

**Respuesta:**

**Corresponde al Proyecto de Ingeniería de Detalle de la impulsión de agua potable existente que abastece el Edificio Terminal Internacional. La información relevante de dicho documento se ha entregado en el punto 2.3 del Documento 1810-CD-IS-001.**

(ref. 539)

165. De igual modo reiteramos lo solicitado con anterioridad de facilitar los estudios del Sr. Cobo y el de Ingepro (Planta de tratamiento).

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 35, letra a), de la Circular Acalratoria N° 4.**

(ref. 540)

166. De visita a terreno, en día de lluvia y noche, se observa lo siguiente:

Las aguas lluvias en el primer nivel por el lado sur, no disponen de una adecuada evacuación, ignoramos la causal.

En los estacionamientos, la evacuación de las aguas lluvias, producen al usuario incomodidades y tampoco existe una adecuada evacuación.

En el estacionamiento de más al Sur, incluso quedan autos en pozas de al menos 10cm. de agua.

Se pregunta: ¿Se deberá adaptar, modificar, reparar los sistemas de evacuación de aguas lluvias e incluso repavimentar para modificar pendientes u eliminar apozamientos?.

**Respuesta:**

**El Anteproyecto Referencial define las condiciones del sistema de evacuación de aguas lluvias para la Ampliación del Terminal de Pasajeros y para la Nueva Area del Terminal de Carga.**

**En relación a la situación de evacuación de aguas lluvias producidos en el actual Terminal de Pasajeros Internacional, el Concesionario será el responsable de que ellas funcionen adecuadamente para lo que deberá ejecutar las reparaciones que sean necesarias de acuerdo a lo que se observe en la realidad.**

(ref. 541)

167. De igual modo la iluminación exterior, con lluvia, del edificio y de los estacionamientos es precaria.
¿Existe algún proyecto de mejoramiento del sistema?.

**Respuesta:**

**No se consulta proyecto de mejoramiento del sistema.**

(ref. 542)

168. En plano N° 1600-DG-003, figura el actual estacionamiento con un achurado de pavimentación. En ninguna especificación o bases se señala esta obra.
Favor indicar si se debe pavimentar según lo señalado en dicho plano.

**Respuesta:**

**El área señalada como E1 en el Plano 1600-DG-003 del Anteproyecto Referencial, se debe pavimentar de acuerdo con las especificaciones correspondientes.**

(ref. 543)

169. El mismo recinto citado en 3, se encuentra actualmente cercado, ¿se deberá mantener en el futuro dicho cerco?.
Se debe cercar, del mismo modo, el nuevo estacionamiento y preguntamos lo mismo para el actual estacionamiento junto a la central térmica.

**Respuesta:**

**El recinto que se encuentra actualmente cercado, corresponde al estacionamiento de vehículos en custodia, el cual se deberá mantener cercado. Igual tratamiento se deberá considerar para el nuevo estacionamiento que cumpla similar propósito.**

(ref. 545)

170. En plano 1000-DG-100 figura el pavimento de un camino en el lado Norte coordenadas app. Y=800, X=4.000 ¿Se debe incluir en el presupuesto?.
Además se señala construcción posible de salones de protocolo, favor aclarar cuándo se construirán estas obras, en esta etapa o en una próxima?.-

**Respuesta:**

**Ninguna de las obras mencionadas en la pregunta forman parte de la concesión, en consecuencia no deben ser incluidas en el presupuesto.**

(ref. 546)

171. En relación a las demoliciones. ¿Qué se hace con los materiales posibles de reutilización? Se entregan a alguna entidad, son propiedad del demoledor, se llevan a botadero?.

**Respuesta:**

**Los materiales provenientes de las demoliciones y que puedan ser reutilizados son de propiedad del Concesionario, pero no podrán ser reutilizados en las obras que forman parte de la Concesión. Sin embargo, todos los equipos que se eliminen serán de propiedad de la DGAC.**

(ref. 547)

172. Con fecha anterior, se solicitaron los contenidos del CD, que aún no se reciben.

Dicho CD, se envió a España, en la creencia de que figuraban, al menos, los planos entregados.

Hemos descubierto que le contenido de ellos, en arquitectura, NO ES COMPLETO, agradeceremos ratificar o rectificar, si el CD que recibimos es el que se entregó en iguales condiciones a todos los proponentes.

En todo caso, creemos que se debiera proporcionar un CD, al menos con el contenido de los planos entregados hasta este momento.

Si, además, se entregaran en CD las plantas de los planos topográficos que no se han entregado, (Sólo se entregó en CD un sólo plano de topografía) solucionaríamos bastantes problemas de las urbanizaciones.

Este CD se debiera entregar de igual modo para el terminal de carga, de forma de complementar los proyectos de URBANIZACION.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 548)

173. En corrientes débiles, favor de confirmar si ¿los monitores de información de vuelos serán estrictamente de 15 y 28 pulgadas?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 102, letra c), de la Circular Aclaratoria N°5.**

(ref. 551)

174. ¿Existe posibilidad de que se agilicen las respuestas de las consultas realizadas anteriormente?.

**Respuesta:**

**Las consultas serán respondidas a la brevedad posible.**

(ref. 564)

175. Solicitamos se nos aclare si la Torre de Control considera una UPS suministrada por el concesionario. De ser así, solicitamos que se nos definan sus características.

**Respuesta:**

**El Concesionario no deberá considerar una UPS para la Torre de Control.**

(ref. 565)

176. Entendemos que, al demoler el edificio de la DGAC, se deberá demoler la subestación eléctrica existente. ¿Qué se hará para no interrumpir los suministros eléctricos que se están atendiendo?.

**Respuesta:**

**La Subestación Eléctrica N° 1 emplazada en el sector del Edificio Administrativo de la DGAC del Aeropuerto, sirve actualmente a los siguientes bloques de potencia:**

- **Terminal Nacional actual de pasajeros.**
- **Edificio Administrativo.**
- **Iluminación calle de acceso antiguo (*).**
- **Estacionamiento actual Terminal Nacional (*).**
- **Instalaciones oficinas Courier (*).**
- **Instalaciones de Aduana (*).**
- **Torres de iluminación plataforma estacionamiento de aeronaves (*).**

**La Concesionaria, previo a la desactivación de la Subestación Eléctrica N° 1, deberá contemplar las instalaciones eléctricas para alimentar las instalaciones marcadas con asterisco (*), pudiéndolas realizar a través de la Subestación 200 o desde la nueva subestación proyectada.**

(ref. 566)

177. Le agradeceremos confirmarnos el hecho de que el terminal de carga será provisto de energía eléctrica desde la nueva sub-estación general proyectada, para lo cual se deberán construir canalizaciones subterráneas hasta llegar al terminal.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 50 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 569)

178. Se requerirá la habilitación de otro pozo, además del ya existente, para la central térmica?.

**Respuesta:**

**La Central Térmica no requiere para su funcionamiento de la habilitación de un pozo.**

(ref. 577)

179. De listado de planos terminal de carga, los planos sgtes. no venían en los antecedentes enviados anteriormente:

| | |
|---|---|
| 2020-IS-001 | Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas Servidas. Obras en Concesión. |
| 2210-AR-001 | Módulo de Carga Planta de Arquitectura |
| 2210-AR-002 | Módulo de Carga Plantas de Arquitectura Primer Piso |
| 2210-AR-003 | Módulo de Carga. Plantas de Arquitectura Segundo Piso |
| 2210-AR-004 | Módulo de Carga. Planta de Techo |
| 2210-AR-005 | Módulo de Carga. Elevaciones Generales |
| 2210-AR-006 | Módulo de Carga. Elevaciones Generales |
| 2210-AR-007 | Módulo de Carga. Cortes |
| 2210-AR-008 | Módulo de Carga. Elevaciones parciales |
| 2210-AR-009 | Módulo de Carga. Planta Oficinas |
| 2210-AR-010 | Módulo de Carga. Elevaciones y Cortes de Oficina |
| 2210-IS-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Sistema de Agua Potable. |
| 2220-IS-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas Servidas. |
| 2240-IS-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas Servidas. |
| 2260-FP-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Sistema de Protección contra Incendios. |
| 2290-AC-001 | Edificio Terminal de Carga. Sistema de Climatización Oficinas Terminal de Carga. |
| 2300-EE-001 | Edificio S.A.G Distribución Electricidad |
| 2300-EE-002 | Edificio S.A.G Distribución Electricidad |
| 2300-EE-003 | Edificio S.A.G Distribución Electricidad Diagrama Unilineal y Cuadro de Carga. |
| 2300-IN-001 | Edificio S.A.G Distribución Ductos Corrientes Débiles. |
| 2310-AR-013 | Edificio S.A.G Trazado de Ejes y Coordenadas |
| 2390-AC-001 | Planta General Disposición de Equipos y Conductos en Subterráneo y Primer Piso. |
| 2390-AC-002 | Planta General Disposición de Equipos y Conductos en Segundo Piso y Techumbre. |
| 2400-EE-001 | Distribución Electricidad Control y Aduana |
| 2400-EE-002 | Distribución Electricidad Control y Aduana |
| 2400-EE-003 | Distribución Electricidad Control y Aduana. Diagrama Unilineal y C. Carga. |
| 2400-IN-001 | Distribución Ductos Corrientes Débiles Control y Aduana |
| 2410-AR-001 | Puesto de Control, Oficinas de Aduanas y Equipamiento- Planta General |
| 2410-AR-002 | Puesto de Control-Planta |
| 2410-AR-003 | Puesto de Control-Cortes y Elevaciones |
| 2410-AR-004 | Puesto de Control- Planta de Techumbre |
| 2410-AR-005 | Puesto de Control- Planta de Cielos |
| 2410-AR-006 | Oficina de Aduana-Plantas |
| 2410-AR-007 | Oficina de Aduana- Cortes y Elevaciones |
| 2410-AR-008 | Oficina de Aduana-Planta de Techumbre |
| 2410-AR-009 | Oficina de Aduana-Planta de Cielos |
| 2410-AR-010 | Oficina de Aduana-Estándares Generales |

| | |
|---|---|
| 2410-AR-011 | Oficina de Aduana-Detalles de Escaleras |
| 2410-AR-012 | Oficinas de Aduana-Detalles de Baños |
| 2410-AR-013 | Puesto de Control y Aduana. Trazado de Ejes y Coordenadas |
| 2410-AR-014 | Arquitectura Edificio Control de Acceso-Planta |
| 2410-AR-015 | Arquitectura Edificio Aduana - Cortes |
| 2410-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Agua Potable Interior |
| 2420-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Alcantarillado de Aguas Servidas |
| 2440-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Alcantarillado de Aguas Lluvias |
| 2460-FP-001 | Control de Acceso. Proyecto Sistema de Protección Contra Incendio |
| 2490-AC-001 | Caseta de Control- Planta General Disposición de Conductos y Equipos-Esc. 1:50 |
| 2610-VI-001 | Planta y Secciones de Pavimentos en Acceso Terminal de Carga |
| 2610-VI-002 | Perfiles Longitudinales y Secciones Tipo en Acceso Terminal de Carga. |
| 2630-VI-001 | Plataforma de Aviones y Calles de Rodaje. Planta y Secciones. |

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 585)

180. Red centralizada de 400 Hz prácticamente no se usa, ¿Se tiene que considerar alternativa al equipo que se tiene que instalar debajo de los bridges? ¿Porqué se exige en Chile?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 622)

181. En las Especificaciones Técnicas Generales para correas de equipajes 1210-ET-ME-001, se indica en el punto 3.2.4. que no se permiten carruseles tipo Crescent Plate. Este tipo de carrusel, corresponde a los actualmente instalados y en operación desde hace cuatro años en el terminal internacional del aeropuerto AMB. Al respecto agradeceremos indicarnos si es definitiva dicha limitante a fin de incluir o no estos sistemas en nuestra oferta.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 82 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 623)

182. En el punto 3.2.2.8 de las especificaciones técnicas 1220-ET-ME-001 que regulan la licitación, se indica que el tiempo en llegar desde su posición completamente retraído (parked) hasta los 35 metros a plena extensión no debe exceder de 1 minuto y 30 segundos.

¿Es aceptable que los puentes de embarque demoren para la operación descrita, un tiempo de 2.5 minutos en vez de 1,5 minutos?. La consulta es en razón a que algunas experiencias han demostrado que los puentes no se llevan a su posición totalmente retraídos cuando dejan de atender el avión, por ende los tiempos reales de acercamiento al avión son bastante menores a los 2,5 minutos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 111 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 625)

183. Se solicita aclarar lo siguiente:

a) Según las Bases Técnicas 2.4.5, el concesionario debe instalar balizas, sin embargo en documento 1270-CD-EE-001 punto 4.2.7. es de cargo del concesionario sólo la instalación de los ductos y cámaras ¿cuál prevalece?.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 36, letra e), de la Circular Aclaratoria N° 4.**

b) En la página 2.8.6.3 de las Bases Técnicas, se señala que las balizas y luces de pista y plataforma de aviones, deben ser mantenidas por el concesionario. Por otro lado, las pistas y calles de rodaje se excluyen explícitamente del área de concesión según lo señalado en punto 2.3 de las mismas Bases. Favor aclarar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 13 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 626)

184. En la página 4, al inicio, de las Especificaciones Técnicas 1270-CD-EE-001, se menciona que "se está desarrollando un estudio de ingeniería para dejar operativo el CCMS en lo que se refiere a monitoreo y control de equipamiento electromecánico principal, circuitos principales de alumbrado y alimentadores principales". ¿Cuándo se conocerá esta ingeniería para incluirla en las estimaciones que cada oferente debe realizar en la etapa de la licitación. Se solicita aclarar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 139 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 627)

185. Conforme a los antecedentes entregados por ustedes, entendemos que los módulos correspondientes al área terminal de carga, no forman parte de la licitación pues no figuran en el plano 2010-DG-001 "Obras Area de Carga en Concesión" entregado por ustedes ni se encuentran especificados en las bases técnicas de la licitación, a pesar que en otros documentos se hace referencia a ellos. Se solicita confirmar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 102 de la presente Circular Aclaratoria.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA CHILE

CCL/GDR/JPP/JAF

**Distribución:**

- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial -Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 7

SANTIAGO, 10 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1. En 1.8.6 Obligación del Concesionario de Entregar Información al Inspector Fiscal, Número 5, se reemplaza la letra d) por la siguiente:

   **d) Información mensual de reclamos presentados por los usuarios identificando al usuario, el reclamo que haya formulado, la fecha del reclamo, la respuesta dada por el concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros 15 días del mes siguiente al período informado.**

2. En 1.8.6 *Obligación del Concesionario de Entregar Información al Inspector Fiscal*, Número 7, se reemplaza el quinto punto por el siguiente:

   - **La información indicada en el N° 5, letra d), del presente artículo, considerando los informes mensuales del período. Además, dicha información deberá ser complementada con información estadística agregada sobre los reclamos e informar sobre la efectividad de las soluciones a los reclamos más frecuentes.**

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 52)

1. Sería necesario dar un definición exacta de algunos términos contenidos en las Bases:
- mantenimiento?
- seguridad?
- antiincendio?

Sería necesario también saber si tales actividades tienen unos estándares mínimos preestablecidos o si se hace referencia a manuales aplicados en el aeropuerto o a los manuales internacionales, parece ser, además, que en las Bases se hallen repeticiones de actividades (por ejemplo 1.4.5.b.7 y 2.8.3).

**Respuesta:**

**Sin perjuicio de lo señalado en las Bases de Licitación, el alcance de los términos de la consulta será el siguiente:**

**Mantenimiento:**

**Véase el Documento 1000-RP-DG-103, Parámetros de Funcionamiento, del Anteproyecto Referencial. Además, remítase al artículo 1.2.2. de las Bases de Licitación.**

**En particular, en lo referente al equipamiento, las actividades de mantenimiento corresponderán como mínimo a las recomendadas por los fabricantes en sus manuales de mantenimiento preventivo y correctivo, de modo de mantener en buen estado y/u operativo el equipamiento.**

**Seguridad:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

**Antiincendio:**

**Debe entenderse como antiincendio, todos aquellos elementos o sistemas de protección contra incendio. Esto es: detección y alarma, redes húmeda y seca (exteriores, interiores), sprinklers, sistema FM-200 y $CO_2$, extintores manuales, pinturas intumescentes, revestimiento de estructuras metálicas y de hormigón, etc.**

(ref. 69)

2. En el artículo 2.4.4 se menciona que el concesionario deberá realizar una remodelación funcional del actual terminal de pasajeros internacional ¿podría ser más específico en los trabajos que deberá realizar el concesionario?

**Respuesta:**

**Los trabajos de remodelación del actual Terminal de Pasajeros Internacional se deducen del análisis de la superposición de los planos as-built, actualizados, con los planos del Anteproyecto Referencial o Alternativo propuesto por el Licitante, en cada una de las disciplinas. Estos trabajos deberán programarse de tal forma de incurrir en un mínimo de alteración en la operación y sin afectar la seguridad del terminal, el cual deberá mantenerse operativo en todo momento, las 24 horas al día. Se deberá consultar la instalación de señalética informativa provisoria, bilingüe (español e inglés) y de las correspondientes estructuras de protección a las personas (barandas, cercos, túneles), con un adecuado estándar estético. La programación de estos trabajos deberá formar parte de los anexos de detalle de la planificación general de los trabajos y será coordinada previamente con el Inspector Fiscal.**

Dentro de la remodelación del actual Terminal Internacional hay que considerar, también, los trabajos de mantenimiento conforme a lo señalado en las Bases de Licitación. Entre otras actividades, el Concesionario deberá consultar la realización de los siguientes trabajos:

- **Reparación de la impermeabilización de techumbres.**
- **Repintado a estructuras de hormigón, albañilería y tabiques, tanto interiores como exteriores.**
- **Tratamiento antióxido y repintado a estructuras metálicas (interiores y exteriores).**
- **Cambio de gomas en peldaños de escaleras.**
- **Reparación de cielos falsos.**
- **Limpieza o cambio de alfombras.**
- **Reparación de todo tipo de pavimentos interiores y exteriores.**
- **Reparación de revestimientos verticales.**
- **Reparación de puertas, ventanas.**
- **Reparación de vidrios.**
- **Reparación de equipos mecánicos.**
- **Reparación de luminarias (interiores y exteriores).**
- **Reparación de instalaciones de agua, alcantarillado, eléctricas y de climatización, corrientes débiles, comunicación.**

(ref. 130)

3. En el ítem 2.4.4 se indica el desarme de la estructura de rampa del extremo oriente y su reubicación al lado poniente del nuevo edificio. Aclarar si habrá asistencia técnica de fabricante. Indicar si hay restricciones en cuanto al horario o fechas para dichas modificaciones. Se solicita indicar si se puede considerar la reutilización del material disponible en la pasarela de acceso a dicho puente en otras partes de la estructura. En este ítem se incluyen servicios descritos como "entre otros". Favor aclarar.

**Respuesta:**

**El Concesionario podrá establecer contacto con el fabricante de la estructura en caso que se requiera asistencia técnica. La ejecución de esta actividad será programada conforme a lo señalado en la Respuesta N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

**El material disponible en la pasarela de acceso a dicho puente puede reutilizarse para esos mismos fines.**

**Los otros trabajos de remodelación están descritos en la Respuesta N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 179)

4. Artículo 2.3., Area de concesión.
¿Cuándo y en qué forma se podrá acceder a un plano detallado en el que se defina claramente todo el área de la concesión y la tipología de usos de suelos permitido?.

Contratos a traspasar.
Es necesario disponer de todos los contratos vigentes "oficiales" que serán traspasados al concesionario.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 224)

5. Las Bases Administrativas en pág. 29, punto 1.9.9 letra a) Fase Alfa se indica que la puesta en servicio de las instalaciones existentes se producirá el 02 de Enero de 1999, siempre y cuando...

Esta fase incluye la remodelación del actual terminal.

a) Se consulta concretamente ¿qué se considera remodelación?, ya que por ejemplo se deben eliminar escaleras-servicios higiénicos-cocina-tabiques-muro cortina, etc.

b) ¿Qué pasa si algunos de los subconcesionarios se niega a entregar su sector para remodelar?.

c) ¿Qué pasa con los posibles servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que pudieran verse involucrados y el hecho de suspender sus servicios?.

Por otra parte, si la fecha estipulada es perentoria para tener todo el actual edificio remodelado, obligadamente deberán estar terminados partes de los edificios Poniente y Oriente.

Agradeceríamos establecer, mediante una especificación o croquis, que se ejecutará efectivamente en esta etapa y una programación en el tiempo de ejecución.

**Respuesta:**

**a) Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**
**b) y c) En dichos conflictos o eventuales suspensiones se podrá recurrir al Comité Operacional del Aeropuerto establecido en el artículo 1.10.23 de las Bases de Licitación.**

(ref. 225)

6. Se consulta lo siguiente:

a) ¿Cuáles serán las instalaciones, equipos u otro, que la DGAC y/o MOP, traspasarán efectivamente al concesionario?. Agradeceremos proporcionar un catastro y estado de ellos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

b) De igual forma, al final de la concesión que equipos, instalaciones u otro se deben devolver a la DGAC y/o MOP. ¿En qué estado se deberán entregar?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 13 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 335)

7. El MOP se va a tomar los 150 días para decidir sobre las ofertas, o puede tomarse un tiempo menor a los 15 días?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 338)

8. Se puede obtener información histórica (Tres años) acerca de ingresos y gastos (Estados de Resultados históricos) de la DGAC?.

**Respuesta:**

**La información disponible en cuanto a los ingresos y gastos corresponde al año 1996, la cual ya se encuentra a disposición de los Licitantes.**

(ref. 370)

9. Con referencia al punto 7.- Régimen de Explotación (Documento N° 7).
En el segundo párrafo, se pregunta por el espacio que necesitaremos permanentemente dentro de los edificios y/u otros sectores. Nuestro requerimientos pueden cambiar después de la presentación inicial.
¿Podría el MOP aclarar que exactamente espera recibir en cuanto a este requerimiento al momento de la propuesta?.

**Respuesta:**

**El Licitante en su Oferta Técnica debe presentar los requerimientos de espacio en cuanto a cantidad de metros cuadrados y ubicación, justificando cada uno de esos ítems.**

(ref. 372)

10. Si fuese seguridad aeroportuaria: La DGAC de Chile, delegará sus responsabilidades a la concesionaria?, sobre qué base legal?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 373)

11. La página 8 de las Bases de Licitación, en su párrafo 7 C) habla de "especificaciones del sistema de seguridad" y pide: "Descripción de los sistemas de Seguridad que usará el concesionario asociados a las actividades que le corresponderán en su rol de prestador del servicio básico, servicios aeronáuticos y no aeronáuticos". A qué se refieren estas especificaciones?... Acaso no será la DGAC la responsable de la seguridad aeroportuaria y la que rige los sistemas de seguridad requeridos o a usarse?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 388)

12. De acuerdo con el Pliego de Bases, en la "Fase Alfa", el concesionario se hace cargo de las instalaciones existentes percibiendo solamente el monto equivalente a los ingresos por contratos y concesiones existentes, y no percibe nada de la tarifa solicitada en la oferta. Sin embargo, como se indica en el punto 1.14.10. desde ese año el Concesionario deberá pagar anualmente 380.000 UF.
- Dado que se paga esta cantidad por el uso de las actuales instalaciones, ¿no sería lógico que también se percibirá el monto correspondiente a la tasa solicitada?.
- Por la misma razón en la "Fase Bravo", ¿no se debería percibir también el 100% de cada tasa en vez del 60%?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 389)

13. En relación con el Reglamento de Servicio de la obra en la que se pide una breve descripción de los conceptos de cada tema especificado de acuerdo con el punto 2.8..; se incluye un Plan de Seguridad y Vigilancia.
- Dado que la responsabilidad de la seguridad es compartida por la Dirección de Aeronáutica Civil en un aspecto, y por las fuerzas de seguridad del Estado, ¿Podrían especificar cuáles son las responsabilidades, en esta materia, del Concesionario?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 404)

14. 2.4.1. ¿Se debe considerar dentro del costo del proyecto la demolición del actual terminal nacional?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 11 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 405)

15. 2.4.4. ¿Se debe considerar sólo la adecuación del edificio existente a lo proyectado o se debe incluir una reparación general de lo existente?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 2.4.4 de las Bases de Licitación y la Respuesta N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 495)

16. Página 32, Punto 1.9.15. Entendemos que el plazo de 180 días es aplicable sólo a las obras que, por su naturaleza, pueden ser ejecutadas dentro de dicho término y que las que requieran de plazos mayores, lo tendrán. Del mismo modo, el Concesionario no será responsable de los retrasos en el inicio o en la ejecución de las obras, que tengan su fundamento en la falta de entrega de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, por falta de expropiación o cualquier otra razón ajena al Control del Concesionario, como ser apropiaciones indebidas por terceros, manifestaciones de grupos ecologistas, políticos, estudiantiles u otros, "tomas", etc.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 519)

17. Página 62, 1.14.1
Algunos ingresos transitarán por la DGAC (impuesto de pasajeros o ingresos del duty-free).

En el caso del impuesto de pasajeros, proponemos que este impuesto sea cobrado por la compañía aérea a través del precio del tiquete de avión y pagado directamente al Concesionario para simplificar y asegurar el proceso.

Por otra parte, es necesario hacer figurar una referencia en caso de conflicto sobre la determinación del numero de pasajeros afectados por dicho impuesto (ej. Hoja de cargo de las compañías aéreas).

**Respuesta:**

**Se mantiene a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 556)

18. ¿Cuándo se construirán los depósitos aduaneros en el área de concesión del terminal de carga a los que se hace mención en el N° 11 de la Circular Aclaratoria N° 1?.

**Respuesta:**

**La habilitación o concesión de los recintos de depósito aduanero en el Terminal de Carga será otorgada por el Servicio Nacional de Aduanas conforme a la normativa vigente.**

(ref. 558)

19. ¿Se le exigirá al concesionario incorporar personal actualmente contratado por la DGAC? En caso afirmativo, ¿qué tipo de beneficios laborales traerá consigo el mismo personal?.

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 560)

20. En las Bases se solicitó que se indiquen los requisitos necesarios para proporcionar los servicios básicos (por ejemplo, de administración, operaciones, etc.). Es suficiente identificar el tamaño del espacio necesitado o debemos identificar cada espacio en los planos del terminal?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 567)

21. Le agradeceremos aclararnos en qué consisten los equipos GPU a que se refiere el artículo 2.6.4.7 de las Bases.

**Respuesta:**

**Son los equipos que suministran energía auxiliar en tierra a las aeronaves (Ground Unit Power).**

(ref. 574)

22. 1.13.1 y 1.13.5
¿Cuáles son los derechos de los acreedores de la deuda contraida por el concesionario si a este se le da término al derecho de concesión por haber cometido una falta grave?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 28 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 575)

23. 1.10.3 A
¿Es el concesionario responsable por el pago de impuestos, contribuciones, permisos municipales que adeuden los sub-concesionarios?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 47 del D.S. MOP N° 240 de 1991.**

(ref. 578)

24. En relación a las Bases de Licitación de la Concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, con el objeto de reiterarles por este medio nuestra preocupación en el sentido que -de no solucionarse adecuadamente las observaciones más adelante planteadas- se hace prácticamente inviable el financiamiento bancario del proyecto. Hemos llegado a esta conclusión no sólo por nuestros análisis e indagaciones sino también al constatar la posición al respecto de todos los Bancos nacionales o extranjeros consultados.

Un elemento clave en este sentido se refiere al acápite 1.14 "Condiciones Económicas de la Concesión" en su considerando 1.14.2, a), en el cual se estipula el ingreso mínimo garantizado por el Estado y se define (P) como "la tarifa solicitada por el Concesionario". Creemos oportuno que para asegurar la bancabilidad del proyecto, "P" debe definirse no como una variable, sino como una tarifa fija que garantice que una parte importante- alrededor del 75% del valor de la inversión- se encuentre asegurado.

Adicionalmente, les proponemos una fórmula que permite asegurar la bancabilidad del proyecto incorporando a las Bases de Licitación lo siguiente:

- Que el Concesionario se obliga a que las utilidades netas de cada ejercicio excederán en un 10% el monto del pago de capital más intereses. Asimismo, el Concesionario deberá ajustar todos sus contratos y obligaciones al cumplimiento de la cifra resultante de la operación indicada precedentemente.

  Consecuentemente con lo anterior, el Concesionario deberá entregar al Estado un presupuesto anual que indique que el monto de las utilidades netas debe exceder en un 10% el capital más intereses. Dicho presupuesto deberá estar certificado por el Inspector Fiscal.

- Para prevenir que el mínimo garantizado se convierta en una carga para el Estado debido a una fluctuación negativa del flujo de pasajeros, proponemos que en el evento de que el número de pasajeros sea menor que el número de pasajeros garantizados, el canon anual pagadero por el Concesionario a la DGAC y al MOP sea reducido proporcionalmente para que el Concesionario pueda satisfacer las obligaciones financieras referentes al exceso del 10%.

- Que los pagos que deben efectuarse al MOP y a la DGAC deben estar subordinados a cubrir en primer lugar los gastos operacionales propios de la explotación, y en segundo lugar a las instituciones bancarias que financian el proyecto. Sólo una vez cubierto los dos ítems anteriores, debería procederse a los pagos mencionados en los acápites indicados, siempre y cuando se haya cumplido con el exceso del 10% sobre las utilidades netas.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 579)

25. Finalmente, con el objeto de estar mejor preparados para entregar una oferta acorde a la importancia y complejidad de este proyecto, deseamos solicitarles una extensión de 8 semanas del plazo de cierre de la licitación. Esto nos permitiría absorber adecuadamente, entre otras materias, las respuestas del MOP a las consultas y observaciones a las Bases de Licitación, y completar los estudios necesarios dentro de los plazos internacionalmente utilizados para un proyecto de esta envergadura.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 580)

26. ¿Cómo están reguladas las relaciones entre la Concesionaria y los otros Entes del Estado que operan en el aeropuerto y quién es el gerente del funcionamiento del aeropuerto y decide sobre los daños que pudiera sufrir la Concesionaria por una falta de los otros Entes que operan en el aeropuerto (ej.: DGAC, etc.)?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.10.23 de las Bases de Licitación.**

(ref. 586)

27. Servicios en plataforma 1.10.2 pág. 35, último párrafo, dice: "El concesionario no podrá prestar directamente ni a través de terceros ninguno de los servicios antes descritos...". Por favor aclarar quien decide quien prestará los servicios y si el número 3 es obligatorio o es una facultad que el Concesionario debe garantizar (puede suceder que no existan 3 solicitudes de los operadores).

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 6 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 587)

28. El servicio de transporte público al interior del aeropuerto es gratuito. No se puede cobrar por él. Sin embargo, se puede realizar a través de los operadores del servicio de transporte público señalado en 1.10.2 III A letra i). Sin embargo, por este servicio se cobra. Por favor aclarar.

**Respuesta:**

**El servicio de transporte público al interior del aeropuerto debe ser gratuito para los usuarios de éste.**

(ref. 588)

29. En 1.14.7 letra a) se establece que el IVA de la etapa de construcción será facturado una vez aprobada la puesta en servicio provisoria de la totalidad de la obra. Se solicita aceptar facturar el IVA cada 6 meses ya que de lo contrario el concesionario incurre en un costo adicional.

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 589)

30. En la Base de licitación, en el punto 1.4.8 se dice que el período de validez de las ofertas se establece en 150 días desde la fecha de apertura de la oferta técnica y en cualquier caso el D.G.O.P si lo considera necesario podrá prorrogar la validez de la misma oferta. ¿Por cuánto tiempo y cuántas veces puede prorrogarse dicha validez de la oferta?. Por favor aclarar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 603)

31. Se solicita aclarar si la garita de control al acceso norte (a FACH) deberá reubicarse en el nuevo desvío acceso norte.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 121 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 612)

32. Solicitamos una prórroga de 60 días en el plazo de entrega de las ofertas. Esta ampliación, que consideramos indispensable para permitir una evaluación adecuada de la información recibida y por recibir, posibilitará la presentación de más y mejores ofertas para eta licitación con los consiguientes beneficios para el país. (ver carta de fecha 20.08.97).

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 616)

33. De acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación de la Concesión del acceso vial al Aeropuerto Arturo Merino Benitez, se solicita aclarar lo siguiente:
- ¿Quién define la tarifa "Pago total en plaza de peaje"?.
- ¿La tarifa indicada se reajustará mensualmente?.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Véase el D.S. MOP N° 20 de 1996 y los artículos pertinentes de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez".**

(ref. 621)

34. Del listado entregado por la DGAC, el 35% de los contratos con concesionarios, termina antes del traspaso al nuevo concesionario del aeropuerto.
- ¿Se renovarán los contratos vencidos o por vencer?
- ¿Por cuánto tiempo y en que condiciones económicas?

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 27 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 628)

35. En el punto 1.8.6.5 letra d) - página 26 - Se pide al concesionario "Informe mensual de reclamos presentados por los usuarios... Deberá ser entregado dentro del plazo de 15 días de finalizado el trimestre".
¿El informe debe ser mensual o trimestral?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 629)

36. En el punto 1.8.6.7 (pág. 27) en relación al informe de gestión que se deberá de entregar semestralmente, el punto 5 "reclamos de los usuarios, identificación del usuario".
¿Si se ha entregado dicha información con periodicidad inferior a 3 meses sería volverla a preparar?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 646)

37. Entre el lado Poniente del Terminal y los Canales G-3 y González, existen algunos escombros de antiguos trabajos. En sector de terminales de carga existe una situación similar, en grado mínimo.

Como en las especificaciones para construir las nuevas plataformas y calles de rodaje, se dice que sólo se escarpará 30 cm., suponemos que además se deberá proceder al retiro de todo los escombros y llevarlos a botadero. Favor confirmar y entregar, si fuere factible, plano con perfiles de dichos escombros, para determinar volúmenes.

**Respuesta:**

**Si, efectivamente se deberá proceder al retiro de todos los escombros. No hay cuantificación de dicho volumen, el que deberá ser evaluado por el licitante.**

(ref. 662)

38. Agradeceremos ratificar o rectificar si la totalidad o partes del proyecto se encuentra diseñado para el horizonte de 9.000.000 o más pasajeros.

**Respuesta:**

**El proyecto del Edificio Terminal de Pasajeros, plataforma, rodajes, edificio Central Térmica y Subestación Eléctrica están diseñados para el horizonte de 9 millones de pasajeros.**

(ref. 663)

39. Sobrepasado el horizonte de 9.000.000, existe alguna tolerancia para seguir operando con las mismas construcciones?.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 664)

40. ¿Quién construye y como se financian las ampliaciones necesarias para expandir el aeropuerto a otro horizonte si los 9.000.000 de pasajeros son sobrepasado "x" años antes de que termine la concesión?.

**Respuesta:**

**Véanse los artículos 19 y 20 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 721)

41. En la entrega de Proyecto para la revisión de la Autoridad se sugiere que en una sola revisión se hagan las observaciones para evitar que la Autoridad rechace "n" número de ocasiones el proyecto, sometido, ya que si es más de una revisión al mismo proyecto, esto generaría un costo extra, el cual a su vez reflejaríamos al concesionario.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1 de las Bases de Licitación.**

(ref. 730)

42. Definir si se reutiliza rampa de embarque y desembarque ubicada en los ejes T3, T4 entre TE-Tf.

**Respuesta:**

**Sí, remítase a lo señalado en la Respuesta N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 732)

43. De acuerdo a la respuesta N° 23 de la circular aclaratoria N° 2, se requiere saber cuántas y cuáles de las áreas en concesión serán entregadas en sus distintas modalidades.

**Respuesta:**

**El Concesionario será quien determinará las modalidades en que entregará las áreas.**

(ref. 783)

44. 1.2.3 ¿Cuáles son las obras a ejecutar en el terminal doméstico? ¿Está prevista su demolición en algún momento o queda su uso a total disposición del concesionario?.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 11 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 784)

45. 1.4.5 B) 8. Programa de Financiamiento (Documento N° 8)
¿Es aceptable para el MOP que algún licitante incluya subsidios, donaciones de gobiernos extranjeros o fondos de organismos para la promoción y desarrollo de tecnologías y empresas extranjeras en la estructura de financiamiento? (Ejemplo: Concesión aeropuerto de Pochetong (CAMBOYA)?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 787)

46. 1.10.2 III h h.4.2
Las Bases de Licitación establecen que las futuras licitaciones de depósitos aduaneros serán llevados a cabo en conjunto por la DGAC y por el Servicio Nacional de Aduanas, traspasándose todos los ingresos que le correspondan al concesionario y que provengan de dicho proceso y que reciba la DGAC. Dado este esquema y a que el concesionario es parte interesada en lograr las condiciones económicas más atractivas, sería conveniente que se incluyera en las Bases de Licitación un esquema en el cual el concesionario pueda participar en los procesos previos a la licitación de los depósitos aduaneros, tal como se establece para las licitaciones del Duty Free. De esta manera, el concesionario podría realizar sugerencias y recomendaciones no sólo de su ubicación sino que de otros aspectos que estime conveniente.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 791)

47. Circular Aclaratoria N° 2, Ref. 24, Consulta N° 13, realizada por los licitantes a las Bases de Licitación.

¿En qué se basó el MOP para mantener lo señalado en las Bases de Licitación, siendo que existen pólizas de seguro que cubren los mismos riesgos que las garantías bancarias de seriedad de la oferta, construcción y explotación exigidas por el MOP, pero que tienen un menor costo para los licitantes?.

**Respuesta:**

**Véanse los artículos 12 y 13 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 792)

48. Circular Aclaratoria N° 2, Ref. 110, Consulta N° 31 realizada por los licitantes a las Bases de Licitación.

¿Es posible que parte de los fondos de seguro por catástrofe sean destinados también al pago y servicio de la deuda contraida por el concesionario y no sólo a reconstrucción?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 798)

49. Vialidad / Terminal de Pasajeros
¿Es posible que la vialidad de acceso al área de carga, incluyendo ambos pasos sobre nivel, sea realizado por la empresa que construye y es concesionaria del acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, y que ésta le cobre el costo incurrido al futuro concesionario del Aeropuerto? De esta manera se evitarían futuras demoliciones y se tendría más avanzada la vialidad del área de carga.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.2.3 de las Bases de Licitación.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 803)

50. Paralelamente y por las mismas causales mencionadas en la pregunta anterior, se solicita una postergación de 60 días para la entrega de la Oferta Técnica, a partir de la recepción por parte de los participantes en la licitación, de los últimos documentos, antecedentes y/o planos citados en la pregunta anterior.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 824)

51. Sobre el área de estacionamientos de aeronaves:

a) Entendemos que el área de estacionamiento de aviones no es parte de la Concesión. Favor aclarar.

**Respuesta:**

**El área de estacionamiento de aviones no es parte de la concesión.**

b) En caso de no ser así, entendemos que todos los ingresos por la explotación de éstas áreas serán transferidas al Concesionario, tales como (pagos de parqueo de aviones, ingresos de todos los servicios de ground handling, ingresos por combustibles, etc.). Favor confirmar.

**Respuesta:**

**Remítase al artículo 1.10.2 de las Bases de Licitación.**

(ref. 825)

52. Entendemos que los arriendos de todas las áreas utilizadas como Salones VIP por las compañías aéreas serán transferidos, sin excepción, al Concesionario de acuerdo a lo establecido en el Acápite 1.10.22 de las Bases de Licitación, inclusive el Salón VIP de American Airlines. Favor confirmar.

**Respuesta:**

**Sí, conforme a lo señalado en el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

(ref. 847)

53. Las Bases de Licitación no indican un orden de precedencia entre los documentos entregados por el Ministerio de Obras Públicas a la fecha. Solicitamos indicarnos ¿Cuál sería el orden de precedencia entre los siguientes documentos?.
- Bases de Licitación.
- Circulares Aclaratorias.
- Presupuesto Estimativo.
- Planos del Anteproyecto Referencial (arquitectura, estructura, sanitaria, especialidades, etc.).
- Criterios de Diseño del Anteproyecto Referencial.
- Especificaciones Técnicas del Anteproyecto Referencial.
- Especificaciones Técnicas Especiales del Anteproyecto Referencial.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 6 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 848)

54. Respecto a los documentos a entregar junto con la Oferta Técnica:
- Entendemos que los únicos documentos a entregar con la Oferta Técnica son los especificados en las Bases de Licitación.
- Entendemos que los documentos, catálogos, muestras y planos solicitados en el

Anteproyecto Referencial corresponden entonces a la Ingeniería de Detalle, y serían entregados a las autoridades durante el proceso de desarrollo de la misma, después de la adjudicación de la Concesión.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación, las Rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 1 y la Rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 849)

55. Favor de aclarar el procedimiento de traspaso de la infraestructura existente dentro del área de la Concesión, durante la fase Alfa:

a)
- ¿Cómo se va a evaluar el estado de conservación de la infraestructura existente?.
- ¿El MOP asumirá la responsabilidad de la rehabilitación de la infraestructura que, antes de la fase Alfa, no cumpla con los estándares de conservación exigidos para las ampliaciones futuras?.
- ¿El MOP asumirá la responsabilidad de la reparación y/o puesta en servicio de los sistemas y/o equipos que, antes de la fase Alfa, no cumplan con los estándares de conservación exigidos para las ampliaciones futuras?.
- ¿Se prevé pactar un documento de traspaso de la infraestructura existente, el cual defina el estado de todos los elementos de las instalaciones traspasadas al Concesionario?.
- En caso de defecto o falla constatado después del traspaso, el Concesionario tendrá que ser protegido por una Cláusula de Vicio Escondido. Favor confirmar.

**Respuesta:**

**La DGAC será responsable de la conservación y/o rehabilitación de la infraestructura y sistemas y/o equipos existentes, hasta la puesta en servicio provisoria de la Fase Alfa. Además, véase el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

b)
- Se considera que todos los equipos, mobiliario, equipamiento, vehículos, etc. que sean necesarios para operar durante la Concesión serán transferidos al Concesionario en buen estado de funcionamiento. Favor de confirmar.
- ¿Cuáles serán los mecanismos, en caso de que el Concesionario quiera deshacerse durante el plazo de la Concesión, de materiales, equipos y/o equipamiento que le hayan sido transferidos por el fisco?.
- Consideramos que los materiales y equipos transferidos no serán de ninguna manera alienados y que ningún tercero podrá hacer valer un derecho sobre lo que se transfiere al Concesionario. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Respecto de los equipos, mobiliario, equipamiento, vehículos, etc., que serán entregados al Concesionario, pasarán a ser bienes afectos a la concesión conforme a lo señalado en el artículo 15 del D.S. MOP N° 900 de 1996 en relación al punto A.5 del artículo 1.10.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 851)

56. ¿El licitante tiene que considerar en su presupuesto de obra el costo de peaje del nuevo acceso vial al aeropuerto?.

**Respuesta:**

**La ejecución de las obras del nuevo acceso vial al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (D.S. MOP N° 20 de 1996) no es parte de la concesión.**

(ref. 860)

57. Las notas calculadas, según los párrafos 6 y 7 del Acápite 1.5.2 de las Bases de Licitación, se harán con 1 decimal. ¿Cuál es el criterio para la determinación de dicho decimal? Por ejemplo 4.86 será 4.9 ó 4.8?.

**Respuesta:**

**La centésima se aproxima a la décima más próxima como es habitual. En el ejemplo: 4,86 se aproxima a 4,9.**

(ref. 862)

58. ¿En caso de retraso en una de las tareas involucradas en el proceso de construcción y bajo la responsabilidad del MOP, de la DGAC o de terceros, los plazos indicados en las Bases de Licitación estarán igualmente retrasados, si prejuicio de la indemnización correspondiente al Concesionario?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 22 N° 3 del D.S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 865)

59. Entendemos que en conformidad con las Bases de Licitación y principalmente con el artículo 1.10.2, el Concesionario dispone de la libertad de asignación de los locales concedidos, a condición de respetar las condiciones enunciadas en los artículos 1.10.3.C.8 y 1.10.3.C.9. Esta libertad concierne además el cambio de distribución de los locales, tales como las modificaciones de tabiques, accesos, circulación. Por favor confirmar.

**Respuesta:**

**El Concesionario tiene la libertad de asignación de los locales concedidos, respetando todas las disposiciones pertinentes del contrato de concesión.**

(ref. 866)

60. Sobre los servicios No Aeronáuticos Facultativos:
- ¿Se prevé en las Bases de Licitación admitir que algunos servicios no aeronáuticos facultativos puedan tener un plazo de contrato más largo que el tiempo de Concesión, para permitir su vialidad económica?.
- ¿Se prevé que dichos Contratos deberán ser respetados una vez concluida la Concesión?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 7 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 867)

61. El artículo A.6 del Acápite A del Capítulo 1.10.3 de las Bases de Licitación, es incompatible con ciertos servicios no aeronáuticos comerciales tales como la publicidad o la actual área de restaurantes, donde el subconcesionario se encarga de subarrendar una parte del área o servicio en concesión. Favor de confirmar si se han previsto algunas excepciones a esta cláusula.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 925)

62. Queremos reiterar nuestras peticiones anteriores de aumento de plazo, considerando que a la fecha, faltan los planos y documentos que se citan en la presente, además de toda la otra documentación que en su oportunidad hemos solicitado.

Respuesta:

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 185)

63. En 1200-CD-AR-101, Punto 5. Principales alteraciones en el edificio actual, se señalan algunas transformaciones estructurales, desmontaje de vidrieras, etc.

a) ¿Existe alguna otra información respecto a estas modificaciones que las permita evaluar en tiempo y costo?.

b) ¿Cómo operará a contar de Enero de 1999, el terminal, si se hacen las modificaciones que se estipulan los planos y se estarían trasladando servicios a las futuras ampliaciones?.

c) ¿En concreto, se deben hacer todas las modificaciones estipulada en planos en la primera etapa, a Enero del 99?.

Respuesta:

**a) Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

**b) y c) Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 257)

64. ¿Cuál es el consumo anual de energía del aeropuerto?
Si es posible entregarlos por medidores existentes y señalar que conceptos involucra.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 80 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 362)

65. En la partida radier aparece un hormigón H-20 con un espesor de 20 cm. en un área de 9.140 $m^2$, ¿En qué sector se sitúa éste hormigón".

Respuesta:

**El hormigón de radier incluido en el ítem 1200-ST-3680 del presupuesto correspondiente al Edificio Terminal de Pasajeros se sitúa en las estructuras interiores, salas de embarque y galerías, edificios rotondas y mangas de embarque. El espesor mínimo del radier es de 12 cm. y no de 20 cm. y la calidad de hormigón es H-20.**

(ref. 363)

66. Favor especificar cuál es el área de la losa de piso del edificio terminal, cuál es su espesor, sus características, y en qué ítem se consulta su cubicación.

Respuesta:

**El área de losa de piso se debe cubicar a partir de los planos de arquitectura. Las características principales se indican en las especificaciones técnicas contenidas en el Documento 1100-ET-SM-002, Punto 2.7 y 3.3.9, y el Documento 1100-ET-SH-001, Puntos 2.9, 2.10 y 3.2.12, ambos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 443)

67. Especialidades/Terminal de carga
Se solicitan los siguientes planos consignados en Volumen 9, especificación 2110-CD-AR-001:
2020-IS-001
2040-IS-001
2110-DG-009
2210-AR-001 al 010
2290-AC-001
2610-VI-001 al 002
2620-VI-001 al 002
2630-VI-001

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 444)

68. Arquitectura/SAG
Se solicita plano 2310-AR-013 consignado en especificación 2310-CD-AR-001.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 445)

69. Arquitectura /Aduana
Se solicitan planos 2410-AR-001 a 012 consignados en especificación 2410-CD-AR-001.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 446)

70. Especialidades/Aduana
Se solicitan planos del Anteproyecto Referencial de especialidades en edificio control de acceso y aduana (agua potable, alcantarillado, evacuación de aguas lluvias, sistema de protección contra incendios, electricidad, climatización, etc.).

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 449)

71. Electricidad/Terminal de pasajeros
¿A qué se refiere en el punto 4.3.2.4.2. de la especificación técnica 1270-CD-EE-101 en relación a los sistemas que deben mejorarse?.
¿Cuáles serán las exigencias?.

**Respuesta:**

**Los sistemas se deberán dejar 100% operativos de acuerdo a lo requerido. Remítase además al Punto 2.3 del Documento 1270-ET-IN-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 463)

72. Faltan los siguientes planos 2240-IS-001 y 2420-IS-001 que se indican respectivamente en planos 2340-IS-001 y 2320-IS-002.

Respuesta:

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 534)

73. Como se establece en documento 1810-CD-IS-001, en punto 2.2 FUENTES DE ABASTECIMIENTO, existen cuatro sondajes que pueden proporcionar 120 lts/seg.

Preguntamos los 120 lts/seg son proporcionados por cuántos sondajes?.
Actualmente se encuentran operativos dos de ellos, se le entregarán al concesionario los cuatro pozos operativos?.
¿Qué antigüedad tienen los sondajes?.
¿Qué antigüedad tienen los equipos eléctricos y mecánicos existentes?.
¿Se le entregará al concesionario la administración de la Planta de Agua?. De ser efectiva a quienes se les debe entregar agua, aparte de lo que necesite el concesionario. ¿Cómo se medirá y cobrará el agua proporcionada?.
En caso de que no se entregue al concesionario la administración de la planta de agua, cuánto se deberá cancelar por el consumo de agua y a quién?.
¿Qué tratamiento tiene el agua actualmente fuera de cloración?.
¿Existen equipos de emergencia para paliar cortes eléctricos? o no existe obligación de suministra agua en esas emergencias?.
¿Qué pasa si hubieren incendios?.

Resumiendo, se solicita establecer que régimen tendrá la planta de agua potable y quién o a quién se deberán cancelar los consumos.

Respuesta:

**La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es el prestador de servicios sanitarios en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez y como tal tiene la responsabilidad de operar y administrar el sistema de agua potable de dicho aeropuerto. Para ello debe dar cumplimiento a la normativa vigente en el sentido de asegurar el abastecimiento de agua potable en las condiciones de calidad y servicio que fijan las Normas INN NCh 409 Of. 84 y NCh 691 Of. 78, respectivamente.**

**La DGAC realiza la facturación periódica a todo usuario conectado a sus redes. El Concesionario deberá considerar en su proyecto los medidores de agua potable que correspondan.**

(ref. 549)

74. Los planos siguientes faltantes son objeto de referencias en las Especificaciones Técnicas de Climatización, Sanitarias y Protección Contra-Incendios y que no formar parte del envío inicial de planos de la Nueva Area Terminal de Carga:

2390-AC-001 Aire Acondicionado Edificios SAG, Acceso y Aduana
2390-AC-002 Aire Acondicionado Edificios Control de Acceso
2490-AC-001 Aire Acondicionado Edificios Aduana
2420-IS-001 Agua Potable
2460-FP-001 Cañerías de Incendios

Respuesta:

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 550)

75. Enviar listado de planos en todo lo referente al terminal de carga y edificios SAG, acceso, aduana, etc.

Respuesta:

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 557)

76. Quisiéramos solicitar a la DGAC un listado de todos los vehículos que actualmente se mueven en el Aeropuerto, ya sea vehículos que están en plataforma (por ejemplo, tractores de push-back, camionetas de seguridad, etc.), como también de aquellos que, siendo de propiedad de la DGAC, no están en la plataforma, y que prestan otro tipo de servicios.

**Respuesta:**

**No existe información disponible al respecto.**

(ref. 604)

77. El ítem 1.9.9.11 y 2.4.16 prevé construir "pasos superiores en el camino de acceso nuevo (entrada y salida)". Entendemos que estas obras hacen parte del alcance de trabajos de los concesionarios del nuevo acceso al aeropuerto. Se solicita aclarar exactamente cual es el alcance de trabajo en este ítem. Favor aclarar cuáles serán las interferencias con el concesionario del acceso vial al aeropuerto.

**Respuesta:**

**Estas obras, así como las que se proyecten en la etapa de Proyecto Definitivo, son parte de los trabajos que deberá ejecutar el Concesionario del Aeropuerto. Las interferencias con el Concesionario del Acceso Vial al Aeropuerto se producen en las calzadas Oriente y Poniente definidas por los ejes 4 y 5 respectivamente (véase Plano 2610-VI-001 del Anteproyecto Referencial). Esta interferencia se esquematiza en el Plano 2010-DG-002, "Planta General de Edificios y Obras existentes a demoler o desplazar en la Concesión" del mismo Anteproyecto.**

**El alcance de los trabajos en este ítem (nuevo enlace de acceso al Area de Carga), comprende todas las obras que el Concesionario proyecte en la Ingeniería de Detalle, las que deberán cumplir con los requerimientos establecidos en los planos y documentos que conforman el Anteproyecto Referencial (véase Documento 2000-RP-DG-001, Revisión 2, del Anteproyecto Referencial). Además el Proyecto de Ingeniería de Detalles deberá contar con la aprobación del Inspector Fiscal.**

(ref. 605)

78. Se solicita aclarar si el nuevo acceso vial y el pavimento para estacionamiento de aeronaves frente al nuevo Salón Protocolar (Plano 1600-DG-001) hacen parte del alcance de trabajos del concesionario.

**Respuesta:**

**El nuevo acceso vial al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (D.S. MOP N° 20 de 1996) y el pavimento para estacionamiento de aeronaves frente al nuevo Salón de Protocolo no forman parte de los trabajos del Concesionario.**

(ref. 606)

79. Entendemos que en la demolición del edificio de la DGAC, es necesario demoler una subestación que sirve a toda la zona sur del aeropuerto. Favor confirmar e informar como se hará el suministro de energía a las áreas afectadas.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 176 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 608)

80. Se solicita aclarar las cantidades de equipos que el MOP suministrará en el terminal de carga (romanas, equipos RX, etc.) para considerar su montaje.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**El suministro, montaje y operación del equipamiento del Terminal de Carga, es de responsabilidad de los operadores de carga y no del Concesionario.**

(ref. 609)

81. Para la estimación de los costos de los permisos municipales de construcción se solicita aclarar si hay alguna definición sobre la calidad y la clase de construcción para cada una de las edificaciones (terminal de pasajeros, torre de control, terminal de carga S/E eléctrica y central térmica). La cancelación de los permisos municipales de construcción se aplica a todos eses predios?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 86 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 611)

82. Con relación a la correspondencia ORD. N° 224, de 18 Agosto 1997, en que se envía un listado de "planos y documentos de las áreas de pasajeros y carga que conforman el Anteproyecto Referencial", informamos que falta entregar:
- Planos mencionados en el listado de documentos y no recibidos.
- Planos no recibidos y mencionados en especificaciones técnicas.
- Documentos recibidos y no mencionados en listado de documentos.

El listado de planos faltantes se incluye en anexo a la presente. Se solicita su entrega a la brevedad posible.

Planos mencionados en listado de documentos y no recibidos:

| | |
|---|---|
| 2210-IS-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Sistema de Agua Potable. |
| 2220-IS-001 | Edificio Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas servidas. |
| 2240-IS-001 | Edificio terminal de carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas Lluvias. |
| 2260-FP-001 | Edificio terminal de carga. Anteproyecto General Sistema de Protección contra incendios. |
| 2300-EE-001 | Edificio S.A.G. Distribución Electricidad |
| 2300-EE-002 | Edificio S.A.G. Distribución Electricidad |
| 2300-EE-003 | Edificio S.A.G. Distribución Electricidad Diagrama Unilineal y Cuadro de Carga. |
| 2300-IN-001 | Edificio S.A.G Distribución Ductos Corrientes Débiles |
| 2390-AC-001 | Planta General Disposición de Equipos y Conductos en Subterráneo y Primer Piso. |
| 2390-AC-002 | Planta General Disposición de Equipos y Conductos en Segundo Piso y Techumbre. |
| 2400-EE-001 | Distribución Electricidad Control y Aduana. |
| 2400-EE-002 | Distribución Electricidad Control y Aduana. |
| 2400-EE-003 | Distribución Electricidad Control y Aduana. Diagrama Unilineal y C.Carga. |
| 2400-IN-001 | Distribución Ductos Corrientes Débiles Control y Aduana. |
| 2410-AR-013 | Puesto de Control y Aduana. Trazado de Ejes y Coordenadas. |
| 2410-AR-014 | Arquitectura Edificio Control de Acceso-Planta. |
| 2410-AR-015 | Arquitectura Edificio Aduanas-Cortes. |
| 2410-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Agua Potable Interior. |
| 2410-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Alcantarillado de Aguas Servidas. |
| 2420-SH-004 | Edificio de Aduana. Planta de Fundaciones, Estructuras y Detalles. |
| 2440-IS-001 | Control de Acceso. Proyecto de Alcantarillado de Aguas Lluvias. |
| 2460-FP-001 | Control de Acceso. Proyecto Sistema de Protección Contra Incendio. |
| 2490-AC-001 | Caseta de Control-Planta General Disposición de Conductos y Equipos-Esc.1:50. |

Planos no recibidos y mencionados en especificaciones técnicas:
2110-DG-009 Plano de cerco de seguridad y cerco frangible.
2420-SM-004 Elevaciones, Escalerillas y Detalles.
2420-SM-005 Planta de estructura 1er. piso y detalles.
2420-SM-006 Estructura de techumbre, escaleras y detalles.
2220-SM-001 Mod. carga fundaciones.
2220-SM-001 Mod. carga estructura.

Documentos recibidos y no mencionados en listado de documentos:
2810-CD-AR-001 Criterios de Diseño arquitectura edificio equipamiento y servicio.
2810-CD-AR-002 Criterios de Diseño arquitectura edificio servicio nacional de pesca.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 665)

83. En el terminal de carga, es factible diferir obras, hasta que realmente sean necesarias por ejemplo: losa de estacionamiento, arranque y/o uniones domiciliarias, empalmes eléctricos, estacionamiento de camiones y/o automóviles, etc.

**Respuesta:**

**No es factible diferir la construcción de las obras de losa de estacionamiento, arranque y/o uniones domiciliarias y empalmes eléctricos.**

(ref. 731)

84. Se debe considerar algún espacio en el terminal de carga, para contener exportaciones o importaciones de animales vivos, si es así, especificar las características del mismo.

**Respuesta:**

**Se definirá en la etapa de Ingeniería de Detalle del Proyecto Definitivo.**

(ref. 801)

85. Se entregó en fecha reciente, por parte del MOP, un listado de planos que estarían incluidos en el CD proporcionado para el Terminal de Pasajeros.
Hemos pretendido encontrar un plano que nos urgía y que figuraba en la lista y no se ha encontrado.
El plano es el N° 1000-TP-001, que requerimos con extrema urgencia.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 802)

86. Conforme a bases se pueden hacer consultas hasta 30 días antes de la oferta técnica (30 de septiembre de 1997).

Consideramos que a la fecha faltan:
- Planos y documentos de ambos terminales, según listados últimos entregados.
- Planos y documentos de ambos terminales, solicitados oportunamente y que se requieren por haber referencia a ellos, ya se las especificaciones y/o planos ya proporcionados.
- La necesidad de disponer de un plano, a una escala legible, con los limites de la concesión, donde se señalen la totalidad de las obras a construir - mantener y conservar, además de las subconcesiones comerciales que se estarían traspasando.
- Respuesta a las consultas hechas con anterioridad.
- La entrega última, en los días 22 y 26 de Agosto de 1997 de información comercial y planos por la D.G.A.C. que no se ha podido analizar adecuadamente por la premura del tiempo.

SE SOLICITA ampliar el período de consultas, en a lo menos 30 días, después del día de la recepción, por parte de los licitantes, de los últimos documentos y/o planos citados más arriba.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial-Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 8

SANTIAGO, 17 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, B) Oferta Tecnica, N° 5. Anteproyecto (Documento N° 5), al final del primer párrafo donde dice: "....y no serán considerados documentos adicionales que adjunte el licitante. Si el licitante acepta el anteproyecto referencial, este deberá ser complementado con lo indicado en 2.5.3...", se modifica por:

   **"....y no serán considerados documentos adicionales que adjunte el licitante."**

2. En 1.5.2 *Estudio y Evaluación de la Oferta Técnica*, quinto párrafo, donde dice: "La comisión calificará con nota no inferior a 4.0 el documento N° 5 ...", se modifica por:

   **"La comisión calificará con nota 4 el documento N° 5 ..."**

3. En 1.10.3 Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso, C. Disposiciones Generales, se agrega al final el siguiente punto C.21:

   **C.21. Será responsabilidad y obligación del concesionario exigir a los respectivos subconcesionarios, seguros que cubran totalmente eventuales daños a las instalaciones afectas al servicio que presta cada subconcesionario, lo que será calificado por el Inspector Fiscal."**

4. En 1.14.5 *Pagos del Concesionario al Estado,* primer párrafo donde dice: "...a expropiaciones señalados en 1.9.15, la Sociedad Concesionaria deberá realizar...", se modifica por:

   **"...a expropiaciones señalados en 1.9.15, y de otros señalados en las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá realizar...".**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**5.** En 1.14.3 *Fórmula de Ajuste Tarifario y de su revisión*, A.1 Reajuste por puesta en servicio provisoria "Fase Bravo", donde dice:

"$D_{t-1}$ : es la variación del valor del dólar vendedor del Banco del Estado de Chile, entre la fecha definida en las bases de licitación, para la moneda de la oferta económica y el último día del mes anterior a la fecha de puesta en servicio provisoria "Fase Bravo", se modifica por:

**"$D_{t-1}$ :es la variación, entre el trimestre que termina el 30 de junio de 1997 y el trimestre que finaliza el último día del mes anterior a la fecha de Puesta en Servicio Provisoria de la fase Bravo, del promedio trimestral de los valores del dólar observado del Banco Central de Chile, publicados diariamente en el Diario Oficial. El cálculo se hará considerando 4 decimales y expresando las variaciones como fracción (0<variación<1)".**

**6.** En 1.14.3 *Fórmula de Ajuste Tarifario y de su revisión*, A.2 Reajuste semestral, donde dice:

"$D_{t-1}$ :es la variación del valor del dólar vendedor del Banco del Estado de Chile del semestre inmediatamente anterior.",se modifica por:

**" $D_{t-1}$ : es la variación, entre el trimestre que finaliza el último día del mes anterior a la fecha en que corresponde calcular el reajuste y el trimestre que finaliza el último día del mes anterior a la fecha en que se efectuó el último reajuste, del promedio trimestral de los valores del dólar observado del Banco Central de Chile, publicados diariamente en el Diario Oficial. El cálculo se hará considerando 4 decimales y expresando las variaciones como fracción (0<variación<1)".**

**7.** En 2.5.1 *Condiciones Generales*, en el primer párrafo donde dice: " El MOP entregará un Anteproyecto Referencial, el que deberá ser complementado por el licitante según se indica en el punto 2.5.3, o bien, el licitante podrá....", se modifica por:

**" El MOP entregará un Anteproyecto Referencial, el cual podrá ser aceptado en su totalidad por el licitante, o bien podrá...."**

**8.** En 2.5.2 *Aceptación del Anteproyecto Referencial*, en el segundo párrafo, donde dice "En tal caso, deberá complementarlo y presentar un resumen de las cubicaciones y presupuestos. En caso de formular alternativas parciales o nuevas soluciones, éstas deberán presentarse de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.5.4 siguiente.", se modifica por:

**"En caso de formular alternativas parciales o nuevas soluciones, éstas deberán presentarse de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.5.4 siguiente."**

**9.** En 2.5.3 Complementación del Anteproyecto Referencial, se elimina el artículo.

**10.** En 2.5.4 *Presentación de un proyecto alternativo*, agregar el siguiente segundo párrafo, pasando el actual a ser el tercer párrafo:

**En caso que el licitante presente un Anteproyecto Alternativo, deberá presentar sólo aquellas partes que difieren - complementarias o suplementarias - del Anteproyecto Referencial debidamente respaldadas con una memoria explicativa, plano(s) a escala adecuada, el mismo sistema de coordenadas, memoria de cálculo, especificaciones técnicas y presupuesto detallado. En este caso, el licitante acepta y hace suyo todas aquellas partes del Anteproyecto Referencial que no fueron modificadas por el anteproyecto alternativo presentado, por tanto, se hace responsable de su contenido.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

no pudiendo en el futuro, como concesionario, alegar perjuicios ni compensaciones por eventuales errores u omisiones existentes en él, en la parte o partes no modificadas del Anteproyecto Referencial.

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 29)

1. Las Bases señalan que de adoptarse el anteproyecto referencial se deberá complementar con a lo menos los siguientes aspectos:

"Presentar en los anteproyectos los CRITERIOS Y LINEAMIENTOS GENERALES, de las instalaciones del sistema de agua potable, riego, etc."

En relación a CRITERIOS y LINEAMIENTOS, en los antecedentes entregados se proporcionan los CRITERIOS de Diseño de: Gas Licuado, Agua Potable interior, Alcantarillado interior etc. En consecuencia que otros criterios debemos añadir?.

Además ¿Qué significa LINEAMIENTOS, en el concepto del MOP, favor señalarlo explícitamente?.

Por otra parte si uno acepta el PROYECTO REFERENCIAL, desde ya, tiene nota 4,0 según 1.5.2 de las Bases.

Luego, consultamos, es obligatorio presentar los anteproyectos, si ya se tiene una nota 4 y con eso el licitante se da por satisfecho.

Inclusive si se presentaren dichos anteproyectos, es posible que la nota sea inferior al 4 ya ganado (por sólo aceptar los referenciales) debido al punto d)... Cuando cualquiera de los documentos N° 5... hayan obtenido un promedio aritmético inferior a 3, NO SE ACEPTARAN LAS OFERTAS.

Resumiendo, agradeceremos aclarar en particular los conceptos de Criterio-Lineamientos y la Obligación de su presentación y qué relación tiene con la nota, (confirmar si podría entenderse que los anteproyectos presentados mejorarían la nota desde un 4 hasta un posible 5 y en ningún caso ser calificado con nota inferior a 4 (ya asegurada), cualquiera fuere la calidad de los anteproyectos).

**Respuesta:**

**Véanse las Rectificaciones N° 1, N° 7, N° 8, N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 50)

2. El proyecto presentado por el MOP tiene un grado de definición bastante elevado, no sólo en lo que respecta a los aspectos arquitectónicos sino también en lo que se refiere a los aspectos de destinos funcionales internos. Por lo tanto, es necesario puntualizar los aspectos siguientes:
   a. Qué es lo que el MOP considera como variante de proyecto y más precisamente si se consideran como variantes las modificaciones al interior del edificio terminal, la elección de diversos niveles de acabado, el desplazamiento de puertas, etc?.

   b. Si es posible proponer diferentes fases de realización además de las propuestas por las bases de licitación.



MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA DE TESORERIA
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES AEROPUERTOS D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 61)

3. El proyecto: De acuerdo a la revisión que hemos realizado del Anteproyecto de Ingeniería, estimamos que éste es bastante rígido y no acepta modificaciones que consideramos necesarias. Consideramos que existen cambios funcionales y de ubicación interna de los espacios dedicados a los servicios aeronáuticos y comerciales, que debieran permitirse en etapas posteriores, sin implicar la entrega de un proyecto alternativo en esta etapa. Hacemos esta observación ya que creemos que a través de estas modificaciones es posible lograr un significativo mejoramiento en el nivel de servicio a los usuarios del Terminal, y la elaboración de un proyecto alternativo tan completo como el exigido en el punto 2.5.4., introduce una barrera artificial para la presentación de ofertas competitivas. Sugerimos que aceptado el Anteproyecto Referencial del MOP, se pueden efectuar cambios menores, entregando una descripción de los mismos, como parte de la oferta técnica.

**Respuesta:**

**Véase Rectificaciones N° 7 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 70)

4. En relación al artículo 2.5.2, en cuanto el licitante al aceptar el anteproyecto de referencia se hace responsable de su contenido, solicitamos clarificar hasta donde el licitante puede intervenir en el proyecto sin que sea considerado un proyecto alternativo.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 97)

5. Alternativas Parciales al Anteproyecto
¿Cuál es el porcentaje de obra o límite para considerar que una alternativa parcial no impide la aceptación del Anteproyecto Referencial? Según las Bases de la Licitación, el Concesionario puede presentar alternativas parciales al Anteproyecto, en caso de hacerlo deberá presentarlas de acuerdo a lo señalado en el Artículo 2.5.4 « Presentación de un Anteproyecto Alternativo »

**Respuesta:**

**Véanse las Rectificaciones N° 1, N° 7, N° 8, N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 136)

6. En el ítem 2.5.3, solicitamos aclarar cual es el nivel de detalle que se requiere para la presentación de los cuatro primeros rubros que se exige para la complementación del anteproyecto referencial.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 222)

7. Anteproyecto Referencial
¿Cuál es el grado de flexibilidad para modificar el anteproyecto referencial (colores, materiales, destinos de las áreas, ubicación de mesones de chequeo, flujos de pasajeros, etc.), sin que estas modificaciones se considere anteproyecto alternativo?.

**Respuesta:**

**Véanse las Rectificaciones N° 1, N° 7, N° 8, N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 223)

8. 2.5.3. Complementación del anteproyecto referencial.
¿Cuáles son las definiciones, significados, requisitos o estándares del MOP para los siguientes aspectos complementarios al anteproyecto referencial?.

- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones del sistema de agua potable.
- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones del sistema de riego.
- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones del sistema de alcantarillado interior.
- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones del sistema de alcantarillado exterior.
- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones del sistema de drenaje.
- Criterios y lineamientos generales de las instalaciones de la red de gas.
- Criterios, lineamientos generales y conveniencia de una red centralizada de servicio de 400 HZ.
- Criterios, lineamientos generales y conveniencia de una red de aire para la partida de turbinas.
- Criterios, lineamientos generales y conveniencia de una red de aire acondicionado.
- Criterios y lineamientos generales de la instalación eléctrica en baja y alta tensión, tanto civil como aeronáutica, expresado en un plano unilineal.
- Memoria de cálculo preliminar de la capacidad portante del alcantarillado existente.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 365)

9. Podrá el licitante proponer disminución de superficie en la glorietas de los extremos del edificio terminal, o en otras zonas, sin ser por ello penalizado en la calificación técnica.

**Respuesta:**

**Véase las Rectificaciones N° 1, N° 7, N° 8, N° 9 y N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 563)

10. En relación al punto N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 2, agradeceremos a ustedes clarificarnos si deben entregarse planos para llevar a efecto dichas modificaciones, y en qué momento se deben entregar los mismos.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N°10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 570)

11. ¿Existen restricciones para el concesionario con respecto del uso del suelo en el área de concesión?. ¿Será posible arrendar o en otra forma desarrollar el área de concesión, por períodos mayores de 15 años?. ¿Qué tipo de proyectos de desarrollo considera la DGAC con respecto a su propio terreno en el aeropuerto?.

**Respuesta:**

**Existen las restricciones propias del Plano Regulador del Aeropuerto.**

**Véase Rectificación N° 7 de la Circular Aclaratoria N° 6.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**La DGAC, en el terreno reservado al interior del área de concesión, no contempla el desarrollo de actividades de carácter comercial que atenten con lo dispuesto en C.13 de las bases de licitación.**

(ref. 601)

12. Artículo 1.4.5, B.7, c), requiere una descripción de los sistemas de seguridad que se utilizarán en relación a las actividades aplicables a ser llevadas a cabo en proporcionar los servicios básicos y los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. Interpretamos lo anterior de la siguiente manera:

a) Los sistemas a ser utilizados para prevenir el acceso de las áreas públicas de las áreas de los terminales de carga y pasajeros a las áreas restrictivas aéreas. Esto incluiría, pero no estaría limitado a acceso por medio de tarjetas, CCTV, y supervisión por parte del personal de operación. Iluminación y enrejado sería utilizado para prevenir el acceso por personas externas al edificio.

b) La interface entre el concesionario y las agencia gubernamentales.

Quisiéramos un entendimiento de qué exactamente es requerido (un plan total de seguridad o una clara descripción de los sistemas y metodología).

**Respuesta:**

**Se requiere una clara descripción de los sistemas y metodologías.**

(ref. 789)

13. 2.2 Definiciones
¿Es el aeropuerto Arturo Merino Benítez regulado por la IATA? ¿Si es así es un aeropuerto SCR (scheduled clearance request) o SMA (scheduled movement advice)? ¿Quién emplea al coordinador de la IATA?.

**Respuesta:**

**El Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago no es regulado por la IATA.**

(ref. 790)

14. 2.8.6.3 ¿Es posible definir en un plano el límite de la plataforma y calle aeronáutica que es responsable del concesionario mantener?.

**Respuesta:**

**Remítase al Plano "Area de Concesión del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", que forma parte del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 797)

15. Equipamiento / Terminal de Pasajeros
¿Es aceptable que se mezclen en las cintas transportadoras, los equipajes de pasajeros nacionales e internacionales? ¿Tanto en embarque y desembarque?.

**Respuesta:**

**No. El flujo del equipaje de pasajeros nacionales e internacionales deberá ser por separado.**

(ref. 804)

16. En 1.14.7 de las Bases existe una referencia a aspectos Tributarios.

a) ¿Qué significado tiene que un 40% de los ingresos se imputarán para pagar servicios de mantención y explotación?.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Véase el artículo 16, letra h), del D.L. 825, Ley de IVA.**

b) ¿Cómo repercute en el crédito fiscal este punto?.

**Respuesta:**

**El servicio de conservación, reparación y explotación de la obra se encuentra afecto a IVA según el artículo 8, letra e), del D.L. 825, Ley de IVA, el cual será débito para el Concesionario y, por lo tanto, el crédito fiscal lo aplicará contra dicho débito, sin perjuicio de las atribuciones del Servicio de Impuestos Internos.**

c) ¿Qué pasa con el 60% que se imputa a Construcción, si el concesionario una vez puesto en servicio provisorio la totalidad de las obras recupera la TOTALIDAD del IVA de la factura correspondiente a la Construcción?.

**Respuesta:**

**El 60% que se imputa a construcción, artículo 16, letra h), del D.L. 825, Ley de IVA, se refiere a que una vez que la factura correspondiente a la construcción de la obra termine de ser pagada, el 100% de los ingresos pagarán el servicio de conservación, reparación y explotación de la obra, sin perjuicio de las atribuciones del Servicio de Impuestos Internos.**

(ref. 805)

17. Se necesita saber cuál será el mecanismo de aplicación del IVA en los siguientes aspectos:

a) Existen contratos entre subconcesionarios y la DGAC que según antecedentes que obran en nuestro poder están afectos a IVA y otros no. Los nuevos contratos, cuando proceda su renovación, con esos mismos usuarios estarán afectos al IVA si por alguna circunstancias no se encontraban afectos.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 8 del D.L. 825, Ley de IVA.**

b) Las posibles excenciones tributarias de la DGAC se traspasarán al concesionario en alguna circunstancia

**Respuesta:**

**No.**

c) ¿Qué contratos subconcesionados en la actualidad están afectos al IVA?.

**Respuesta:**

**Remítase a la letra a) de esta pregunta.**

d) Los nuevos contratos, entre la concesionaria y nuevos subconcesionarios están afectos al IVA.
Creemos entender que así es. Agradeceremos ratificar.

**Respuesta:**

**Remítase a la letra a) de esta pregunta.**

e) Los valores máximos establecidos en las Bases son sin IVA. Favor ratificar.
(Por ejemplo el arriendo de un terreno eriazo urbanizado se podrá cobrar hasta 0,22 UF/m2 + I.V.A.)

**Respuesta:**

**Los valores máximos establecidos en las Bases de Licitación no incluyen IVA.**

f) En 1.9.9 a) último párrafo dice... tendrá derecho a cobrar a la DGAC el monto equivalente a los ingresos a que ésta tiene derecho a percibir por los contratos y concesiones existentes de acuerdo al listado de contratos que forma parte del Anteproyecto Referencial...
Se consulta ¿Cómo es el tratamiento tributario: El concesionario factura a la DGAC los valores establecidos en los contratos de subconcesión MAS I.V.A.? ¿O sólo el valor establecido en los contratos? ¿Qué pasaría con el I.V.A.?.

**Respuesta:**

**Los pagos mensuales equivalentes a los ingresos indicados en el artículo 1.9.9 no se consideran como una venta o un servicio, según el D.L. 825, Ley de IVA.**

g) En el contrato de los ESTACIONAMIENTOS, en que recibirá junto con el peaje los valores correspondientes, el concesionario de los Accesos Viales y la recaudación se la entregará a la DGAC y ésta a su vez al Concesionario del Aeropuerto.

i) Cómo se aplicaría el IVA a la tarifa mínima establecida actualmente de $500. ¿IVA incluido?.
ii) ¿Cuánto recibirá el concesionario del terminal después de los traspasos citados?
iii) ¿Cómo y cuánto se tributará?

**Respuesta:**

**i) La tarifa máxima establecida en las Bases de Licitación de la Concesión del Acceso Vial Aeropuerto AMB ( adjudicada según DS MOP N° 20 del 12 de Enero de 1996) para los vehículos con un tiempo de permanencia de más de 25 minutos y menos o igual a 2 horas es de $ 500, IVA incluido.**
**ii) El Concesionario del Aeropuerto recibirá los ingresos percibidos por la DGAC provenientes del cobro de la estructura tarifaria establecida en el Punto 1.6.55.1 de las Bases de Licitación del Acceso Vial del Aeropuerto AMB ( adjudicada según DS MOP N° 20 del 12 de Enero de 1996).**
**iii) Se tributará como un ingreso mensual total de explotación de la concesión. Punto N° 3 del Ord. 1650, de fecha 24 de julio de 1997, del Director del Servicio de Impuestos Internos.**

h) ¿Cómo será la situación con las recaudaciones de Aldeasa que son traspasadas al concesionario por intermedio de la DGAC? ¿Cómo se tributará y cuánto?

Favor explicar el tema con una fórmula o ejercicio numérico, si es posible.

**Respuesta:**

**Se tributará como un ingreso mensual total de explotación de la concesión (véase Punto N° 3 del Ord. 1650, de fecha 24 de julio de 1997, del Director del Servicio de Impuestos Internos).**

i) Es probable que alguna otra situación de contratos no se esté consultando en especial, que agradeceríamos clarificar si existiesen.

Respuesta:

**En relación al mecanismo de aplicación del IVA por ingresos provenientes de contratos remítase al D.L. 825 y al Ord. 1650, de fecha 24 de Julio de 1997, del Director del Servicio de Impuestos Internos.**

j) Entendemos que existen otras contribuciones, tales como a la ADUANA.

Agradeceremos explicar que cantidad corresponde a Aduana y en qué ocasión, monto y otros detalles si los hubiere.

**Respuesta:**

**No existen contribuciones que el Concesionario deba pagar al Servicio Nacional de Aduanas.**

k) Existe algún otro organismo o ente de cualquier naturaleza, al que hubiere que cancelar alguna tasa y/u otro servicio.

Por ejemplo: Existe alguna tasa o servicio o contribuciones de cualquier especie para con el SAG. Para con las policías, Investigaciones - Carabineros.

**Respuesta:**

**Remítase a la legislación vigente.**

l) La tarifa establecida en 3.2, como factor de licitación, ¿estará afecta al IVA?. Por ejemplo: en el momento de su traspaso al concesionario de los dineros recaudados.

Si la tarifa de adjudicación fuera de $ 3.000 ¿la DGAC traspasa los $ 3.000? ¿La factura emitida por el concesionario a la DGAC con cuál cantidad se confecciona o estaría exenta de IVA?.

**Respuesta:**

**La tarifa establecida en el artículo 3.2. de las Bases de Licitación no esta afecta a IVA, según el Título II ,Párrafo 1° del Hecho Gravado, artículo 8 del D.L. 825, sin perjuicio de las atribuciones del Servicio de Impuestos Internos.**

**La DGAC pagará al Concesionario, a través un documento no tributario, que indique el número de pasajeros embarcados por la tarifa ofrecida en su Oferta Económica.**

m) Los pagos de la concesionaria al MOP y/o DGAC que se establecen en las Bases son + IVA.

**Respuesta:**

**Remítase a la Circular N° 44 del 02.08.96 y Circular N° 49 del 27.08.96, ambas del Servicio de Impuestos Internos.**

(ref. 808)

**18.** Nuestra consulta, accidentes de la naturaleza descrita más arriba (ref. 807) u otros de menor o mayor magnitud, de quién son responsabilidad.
¿Quién toma los resguardos: El subconcesionario o el concesionario?.
Existen responsabilidades civiles y penales ¿Cómo y quiénes las asumen?.
¿O es responsabilidad de la DGAC, porque las acciones estarían fuera de la concesión, ya que lo que se estaría cobrando es sólo un derecho por acceder por el aeropuerto?.

**Respuesta:**

Véase Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.
**En materia de responsabilidades penales, éstas son propias y personales de quien cause el daño.**

**Véase el punto C.6 del artículo 1.10.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 810)

**19.** Entendemos que la concesionaria de ambos terminales, debe proporcionar los consumos y limpiezas SOLO de las áreas públicas - baños al público - calles públicas - jardines públicos, pero no en las áreas subconcesionadas.

Favor confirmar o aclarar cuáles son los consumos que no se podrán repetir contra los subconcesionarios.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.10.3, punto C.2, de las Bases de Licitación.**

(ref. 813)

**20.** Existen algunas concesiones de mantención y aseo, que eventualmente cubrirían servicios que no quedarían de cargo del concesionario. (Serían de cargo de la DGAC).

Favor, si es efectiva esta aseveración, establecer metodologías para determinar el pago de la proporcionalidad y cuáles serían las cantidades a descontar de dichos contratos por estos efectos.

**Respuesta:**

**Las instalaciones que queden a cargo de la DGAC serán aseadas y mantenidas por este organismo.**

(ref. 814)

**21.** ¿Qué obligación existe de mantener los contratos de mantención y/o aseo, que no se encuentren vencidos al asumir la explotación o que vencieran una vez adjudicado el contrato de concesión?.

Si fueren necesario rescindir dichos contratos, de cargo de quién sería y si es posible determinar los montos?.

**Respuesta:**

**No existe obligación por parte del Concesionario de mantener los contratos de mantención y/o aseo existentes.**

(ref. 815)

**22.** Lo mismo anterior es necesario definir para el personal de seguridad y establecer las responsabilidades de la seguridad, vale decir cuál es la frontera entre las obligaciones del concesionario y de la DGAC u otro organismo.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 816)

**23.** Finalmente, el personal actual que trabaja para los sectores en licitación, hasta que momento trabajarán en el terminal, con cargo a quién es el retiro de ellos, o serán traspasados a otras funciones de la DGAC.

Existirá un período de transición en que todo o parte del personal pueda seguir prestando servicios a la concesionaria, con el pago que corresponda a la DGAC.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 21 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

**No existirá período de transición en el cual personal de la DGAC preste servicios al Concesionario.**

(ref. 827)

**24.** El apartado 1.4.5 (Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado Oferta Técnica), el primer párrafo del apartado del punto 8-a) Plan Financiero, dice textualmente:

*El licitante deberá demostrar que cuenta con la capacidad financiera para ejecutar el proyecto en su totalidad, a través de la presentación de una descripción de la estructura de financiamiento estimada, con una indicación de las instrucciones de crédito y/o otras entidades que hayan participado como agente asesor del licitante.*

Solicitamos aclarar si se cumple con lo solicitado en las Bases de Licitación mediante la confirmación por parte de entidades de crédito, financieras y otras, de que una vez realizado el estudio y análisis de la información relativa a esta licitación, consideran factible el esquema financiero del proyecto en términos de riesgo, importes, plazos y costes financieros, etc. y están interesadas en llevar a cabo la puesta en marcha definitiva de la financiación del proyecto en el caso de ser adjudicada la oferta al licitante.

En caso contrario, solicitamos aclaración al contenido del documento a presentar en la Oferta Técnica.

**Respuesta:**

**Si.**

(ref. 828)

**25.** ¿Cuáles de los pagos que deba realizar la DGAC a favor de la Concesionaria estarán afectos a la deducción de 2% que hace DGAC habitualmente en toda la facturación dirigida a ella?. ¿Hay diferencia entre los períodos Alfa y Bravo, es decir, antes de la facturación al MOP de las Obras según 1.14.7.b, de las Bases Administrativas, y el período de la fase Charlie, es decir, después de la mencionada facturación?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 829)

**26.** ¿Cómo se puede atribuir el 60% de los ingresos según 1.14.7.a de las Bases Administrativas, durante los períodos de las fases Alfa y Bravo al servicio de la construcción, cuando aún no se ha facturado nada al MOP por las obras?

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 830)

**27.** Respecto a los pagos anuales al MOP:

a) ¿Serán los pagos anuales al MOP facturados a la Concesionaria?

b) ¿Será agregado el IVA al valor en tal facturación en caso de ser facturado?.

Respuesta:

a) **Los pagos anuales al MOP no serán facturados.**
b) **Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 17, letra m), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 831)

28. ¿Cómo se distribuyen los ingresos definidos en 1.14.7 letra (a) de las Bases Administrativas, para imputar el 60% al pago de la Construcción y el 40% restante al servicio de mantención y explotación de la obra?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 832)

29. El cobro por pasajero embarcado, ¿hay que facturarlo a la DGAC? ó ¿se imputa al pago por el servicio de la construcción?.

**Respuesta:**

**Dicho cobro no se factura a la DGAC.**
**El ingreso por pasajero embarcado forma parte de la Base Imponible del IVA del servicio de conservación, reparación y explotación, según lo indicado en el artículo 16, letra h), del D.L. 825, Ley de IVA.**

(ref. 833)

30. Toda la facturación que emita el Concesionario a terceros, por arriendo de locales, oficinas, counters, etc., debe facturarse más IVA?

**Respuesta:**

**Véase el artículo 8 del D.L. 825, Ley de IVA.**

(ref. 834)

31. Los pagos anuales a la DGAC de acuerdo al punto 1.14.10. ¿serán facturados por la DGAC más IVA?; ¿en el valor está incluido el IVA? ó ¿están exentos?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 17, letra m), de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 837)

32. Solicitamos a ustedes, indicarnos si existe algo más específico en términos de reglamentos de operación y/o emergencia, que el documento DAR-50, de la DGAC ya entregado, que se refiere a tasas y derechos aeronáuticos. Favor indicarnos si el Aeropuerto se rige mediante normas internacionales como por ejemplo la F.A.A. de U.S.A., u otras.

**Respuesta:**

**Se rige por las normas de la DGAC y la reglamentación OACI.**

(ref. 838)

33. ¿Qué normas regulan la presencia de las Fuerzas Armadas y de Orden en el Aeropuerto AMB? y ¿cuáles son sus funciones y campo de aplicación?. Si ello no está regulado, solicitamos una reseña de la división de funciones de seguridad entre el Concesionario y la Fuerza Pública.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES
D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 839)

34. ¿Existen aerolíneas con derechos o tratos específicos?, cómo por ejemplo: asignación permanente de un determinado counter o ubicación?.

Respuesta:

**No.**

(ref. 846)

35. Respecto al punto 2.5.3. " Complementación del Anteproyecto Referencial" de las Bases de Licitación, solicitamos aclarar los siguientes puntos:

- Sistemas de Agua Potable interior y exterior, Riego, Alcantarillado interior y exterior y Drenajes.

  En las Bases de Licitación se pide la entrega de los criterios de diseño y lineamientos generales de las instalaciones antes mencionadas. Entendemos que estos documentos ya están incluidos en el Anteproyecto Referencial entregado, y que solamente se entregará, junto con la oferta, la memoria del cálculo preliminar de la capacidad portante del alcantarillado existente si necesidad de repetir la información del Anteproyecto Referencial. Por favor especificar ¿Cuáles serían los documentos adicionales a entregar junto con la oferta?.

- Sistema de la Red de Gas.

  En las Bases de Licitación se pide la entrega de los criterios de diseño y lineamientos generales de las instalaciones antes mencionadas. Entendemos que estos documentos ya están incluidos en el Anteproyecto Referencial entregado. Por favor especificar ¿Cuáles serían los documentos adicionales a entregar junto con la oferta?.

Respuesta:

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 861)

36. Entendemos, según el acápite 2.6.4.14 "Combustibles" de las Bases de Licitación, que la DGAC será responsable de la ejecución de la ampliación de la red de suministro de combustible, la que deberá coordinarse con el Concesionario durante el proceso de construcción. Solicitamos indicarnos los plazos de ejecución de dichas obras, a fin de incorporarlas en el cronograma de ejecución de las obras por parte del Concesionario.

Respuesta:

**El concesionario de combustible se ajustará a la programación de las obras, y los plazos de la ampliación de la red de combustible, deberán coincidir con la puesta en servicio de la plataforma. El Concesionario será responsable de coordinar con la debida antelación, a través del Inspector Fiscal, con el concesionario de combustible. Esta coordinación significará, entre otras, la entrega del plano de disposición en planta de aviones en plataforma, tanto en pasajeros como en carga, para que el concesionario de combustible efectúe el diseño y ejecute las obras dentro de los plazos otorgados para cada una de las fases del proyecto.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 869)

37. En las Bases de Licitación, Acápite 1.10.2 Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, I Servicios Aeronáuticos, a) Sistema de Embarque/Desembarque, Párrafo 3, se indica que el Concesionario deberá prestar el servicio de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros. ¿Cuáles serían las condiciones de traspaso de los buses existentes al Concesionario?.

**Respuesta:**

**La DGAC entregará al Concesionario los buses propiedad de la DGAC que actualmente prestan servicio en plataforma en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Los buses se entregarán en las condiciones existentes.**

(ref. 870)

38. En las Bases de Licitación, Acápite 1.10.2 Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, I Servicios Aeronáuticos, b) Areas para servicios en plataforma, b.1) Tipos de servicios, 9) Asistencia de operaciones de vuelo y servicios de apoyo a la tripulación, se incluyen los servicios de "asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo". Entendemos que estos servicios corresponden al suministro, por parte del Concesionario, de un área de trabajo. Favor especificar las características de esta área.

**Respuesta:**

**Efectivamente, el Concesionario, si así lo requiere el operador, deberá entregarle un área, ya sea construida o no, para que éste realice el servicio. Las áreas respectivas serán acordadas entre las partes.**

(ref. 916)

39. En caso del Proyecto Alternativo Parcial, ¿se puede utilizar el Proyecto Referencial en las partidas que no sufran modificaciones. En caso afirmativo, se deben incluir los volúmenes con información en la Oferta o sólo se hace referencia a éstos?

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 990)

40. Con el objeto de estar mejor preparados para entregar una oferta acorde a la importancia y complejidad de este proyecto, resulta indispensable solicitarles una extensión de 10 semanas del plazo de cierre de la licitación. Esto nos permitiría absorber adecuadamente, entre otras materias, las respuestas del MOP a las consultas y observaciones a las Bases de Licitación, y completar los estudios necesarios dentro de los plazos internacionalmente utilizados para un proyecto de esta envergadura. Estimamos que dicha extensión de plazo no afectará linealmente el término del proyecto.

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 421)

41. Arquitectura/Terminal de Pasajeros
¿Se requieren gabinetes y manguera de incendio?, ¿dónde?.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Sí, se requieren gabinetes y mangueras de incendio tal como se señala en los criterios de diseño y en las especificaciones técnicas correspondientes. La ubicación de ellos deberá ser propuesta por el Concesionario en la etapa de Ingeniería de Detalle del Proyecto Definitivo.**

(ref. 423)

**42.** Arquitectura/Terminal de pasajeros
Se solicita detalle de iluminación en puentes de embarque y rampas.

**Respuesta:**

**Debe ser desarrollado durante la etapa de Ingeniería de Detalle del proyecto definitivo por el Concesionario. Para ello, al igual que para todo el proyecto de electricidad y de corrientes débiles del terminal, deberán utilizarse los criterios y especificaciones incorporados en los documentos particulares de la especialidad eléctrica y corrientes débiles.**

(ref. 450)

**43.** Corrientes débiles/Terminal de pasajeros
Se solicita plano 5800-IN-001 consignado en la especificación 1270-CD-EE-101

**Respuesta:**

**Este plano as-built no existe.**

(ref. 568)

**44.** Solicitamos aclaración respecto del ítem 1850-E-5830 del presupuesto de obras. ¿Corresponde al valor de un sólo administrador y sin respaldo?.

**Respuesta:**

**Sí, corresponde al valor de un solo administrador y sin respaldo.**

(ref. 571)

**45.** En el área de calle Aeronáutica de la zona de carga confirmar si las cotas de terreno del plano 2120-TP-001 corresponden al terreno mejorado. Así mismo indicar cual es la cota media de la rasante final.

**Respuesta:**

**Las cotas corresponden a terreno natural (estado actual de los terrenos, sin proyecto).**

**En cuanto a la rasante, ésta se encuentra definida, a nivel de prediseño, en los planos 2620-VI-003 y 2630-VI-001 del Anteproyecto Referencial. La rasante final será definida por la Ingeniería de Detalle del proyecto definitivo que desarrolle el Concesionario.**

(ref. 572)

**46.** En la zona de carga, losa de estacionamiento coordenadas Y(600,700) X(350,500), sólo se indican 3 cotas de nivel del terreno, indicar si ésta zona ya posee mejoramiento previo, no siendo necesario en consecuencia efectuar escarpe. Así mismo indicar cual es la cota media de la rasante final.

**Respuesta:**

**Las cotas corresponden a terreno natural. Se ha remitido a los licitantes topografía complementaria en sector delimitado por las coordenadas X (300,550) e Y (400,700).**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**En cuanto a la rasante para el borde Sur (X = 393), ésta se encuentra definida en el plano 2630-VI-001. Entre esta coordenada y el borde de la plataforma existente (X = 506,9), se desarrolla una zona de Transición en la que se cambia de un doble bombeo (plataforma existente), a un bombeo único hacia el oriente (nueva plataforma). La rasante de esta zona de transición (en cada vértice de losa), será definida por la ingeniería de detalles del proyecto definitivo que desarrollará el concesionario.**

**En lo referido al mejoramiento previo, no existen antecedentes.**

(ref. 573)

47. La misma zona anteriormente mencionada y en las calles de rodaje Y(500,600), definir cotas de terreno existente, rasante final del pavimento y aclarar si el terreno posee mejoramiento previo.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N° 46 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 591)

48. Favor de indicarnos la existencia de un anteproyecto o especificación técnica que describa el equipamiento siguiente:
2.1 Pórticos detector de metales
2.2 Túneles de Rayos-X
2.3 Balizaje de plataforma y calles de rodaje de aviones
2.4 Amoblamiento de Salas de embarque y otras.
2.5 Los muebles Counters y las Balanzas electrónicas

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 592)

49. Respecto de los 2 equipos de Rayos-X existentes en las salidas del aeropuerto y que son del SAG ¿serán estos puestos a disposición de la Concesión o recuperados por su propietario?.

**Respuesta:**

**No. La inspección que realiza el SAG y para lo cual dispone de equipos de Rayos-X, se mantiene como responsabilidad del Estado.**

(ref. 600)

50. El artículo 1.10.1 define los servicios básicos por los cuales el concesionario será responsable. Se hace una referencia al artículo 2.8.6 respecto a la conservación, mantenimiento y limpieza de las instalaciones. El artículo 2.8.6.4 hace referencia a Otras Areas (vale decir, subestación eléctrica, pozo de agua, canales de regadío, camino aeronáutico, drenajes y espejos de agua). ¿Cuál es el significado de "espejo de agua"?, ¿Cuáles subestaciones eléctricas?. ¿Cuál pozo de agua?. ¿Deberá el concesionario operar también dichas instalaciones?.

**Respuesta:**

**En relación a la conservación, mantenimiento y limpieza de las instalaciones, remítase al Documento 1100-RP-DG-103 del Anteproyecto Referencial.**

**El espejo de agua corresponde a una pileta ornamental.**

**El Concesionario será responsable de las subestaciones eléctricas, pozo de agua y de toda instalación que quede dentro del área de concesión.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 602)

51. El artículo 2.5.5 de las Bases contiene una WBS. El artículo 2.5.3 requiere un plan de mantenimiento (con sus respectivos costos), por los ítems contenidos en el WBS del artículo 2.5.5. ¿Está obligado el concesionario a operar los ítems señalados en el artículo 2.5.3?.

**Respuesta:**

**Véase Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 607)

52. Para los terraplenes del área de estacionamiento de aeronaves, el Anteproyecto Referencial especifica la utilización de pomacita, que es un material sumamente fino y que seguramente generará producción de polvo en días ventosos. Se solicita aclarar cuáles son las exigencias mínimas del MOP con relación al control de la producción de polvo resultantes de los terraplenes con pomacita.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá tomar todas las medidas que correspondan para impedir la generación de polvo como consecuencia de los trabajos en ejecución, en particular, durante la ejecución de los rellenos.**

**Por lo tanto, la superficie de aquellos sectores con rellenos de pomacita u otro material que genere polvo, deberá mantenerse húmeda utilizando camiones regadores y colocar barreras con malla cortaviento que protejan las otras instalaciones del aeropuerto.**

(ref. 624)

53. Para poder evaluar adecuadamente las instalaciones eléctricas de la Torre de Control y Edificio de la DGAC, solicitamos un listado de todos los instrumentos y equipos (control de tráfico aéreo y telecomunicaciones) que instalará la DGAC, indicando características técnicas de éstos, y que parte de la instalación eléctrica y corrientes débiles deberá ser realizada por la concesionaria.

**Respuesta:**

**Para los equipos aeronáuticos que se instalarán posteriormente en el edificio anexo y Torre de Control, el Concesionario deberá contemplar las siguientes instalaciones: respecto a fuerza y alumbrado, sólo deberá contemplar alimentadores rematados a tableros eléctricos desde donde posteriormente la DGAC pueda, a través de un tablero propio, servir los diferentes consumos de estos equipos. Respecto a corrientes débiles, siempre asociados a estos equipos, el Concesionario deberá contemplar sólo las canalizaciones, fundamentalmente en base a escalerillas y bandejas portaconductoras.**

**Ambos edificios deberán estar interconectados con canalizaciones adecuadas que permitan el cableado y conexiones de los sistemas.**

**Además, véase lo señalado en la Respuesta N° 38 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref.630)

54. Queremos confirmar que los estacionamientos proyectados, entre ejes x=700/800, y el que en la actualidad se encuentra cercado, entre ejes x= 800/950, se deberán llevar al mismo nivel del existente, ubicado alrededor de central térmica (X= 900/1200), en relación a los itemes de pavimento-soleras-áreas verdes- riego- iluminación.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Los estacionamientos proyectados entre las coordenadas X (700,80) y X (800,950) serán proyectados en la ingeniería de detalles que desarrollará el concesionario, cumpliendo con los requerimientos definidos en los planos y documentos del Anteproyecto Referencial, manteniendo el nivel de serviciabilidad del estacionamiento existente entre las coordenadas X (900,1200).**

(ref. 631)

55. Por otra parte queremos confirmar que el drenaje, para el nuevo estacionamiento en X=700/800, se debe llevar al mismo nivel del existente (X=950/1200) y mejorar en el estacionamiento que se encuentra cercado, x=800/950. (Se inunda con las lluvias el sector sur en la actualidad y desconocemos las causa).

Respuesta:

**Toda el área territorial que incluye la Concesión debe tener un aceptable standard de servicio con una rápida y expedita evacuación de las aguas lluvia.**

(ref. 632)

56. El estacionamiento que se encuentra actualmente cercado, se dejará como está o deberá eliminarse dicho cerco y quedar con acceso libre de personas, como en el ubicado en X=900/1200?.

Respuesta:

**Véase la respuesta N° 169 de la Circular Aclaratoria N° 6**

(ref. 633)

57. Las construcciones existentes, en los nuevos estacionamientos proyectados según plano 1600-DG-003 se deberán demoler.
Se consulta ¿se deberán trasladar dichas construcciones?
¿El cerco existente se debe demoler?
¿En qué momento se podrá iniciar la demolición y el eventual traslado?.

Respuesta:

**En lo relativo a la demolición de cercos, véase la respuesta N° 169 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 634)

58. Existen áreas verdes, que manifiestan algún grado de deterioro. ¿Cuál será el criterio para la rehabilitación y mantención en el futuro?.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en los artículos 1.10.2 y 2.6.4.13 de las Bases de Licitación.**

(ref. 635)

59. Existen áreas que aparentemente no tienen un sistema de riego artificial, más al sur de los estacionamientos proyectados, confirmar si también se deberán mantener. Lo mismo las áreas frente a terminales de carga.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 58 de la presente Circular Aclaratoria.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 636)

60. Entendemos que las áreas verdes que existen al interior de las plataformas-calles de rodajes -pistas, no pertenecen a la actual concesión en licitación.

Agradeceremos confirmar o rectificar.

**Respuesta:**

**Efectivamente no forman parte de la concesión.**

(ref. 637)

61. Existe un contrato de mantención de áreas verdes, favor señalar la proporción del contrato que corresponde al área licitada.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

(ref. 638)

62. Existen NUEVAS áreas verdes, que deben ser delimitadas y especificadas en cuanto a su terminación y sistema de riego.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 35, letra d), de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 639)

63. Solicitamos, en resumen, un plano o CROQUIS, en que se delimiten con exactitud la totalidad de las áreas verdes involucradas y las nuevas áreas que se deberán ejecutar y el grado de mantención, para ambos terminales y la proporción del contrato de mantención que afectaría al área licitada.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación y sus antecedentes complementarios.**

(ref. 640)

64. Por antecedentes, relacionados con la parte comercial de las concesiones actualmente existentes y de una lectura parcial y preliminar, se podría desprender que existen subconcesiones que tienen sus propias áreas verdes (Aldeasa) y que a su vez subcontratan la mantención. Rectificar o confirmar esta aseveración.

Si fuere efectivo lo aseverado, con mayor razón se necesita delimitar, en general todas las áreas que corresponden al concesionario y las que podrían estar en manos de subconcesionarios que acabada la subconcesión pasarán a la concesión.

Esto que se solicita para las áreas verdes, es válido para todas y cada una de las dependencias del aeropuerto.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 641)

65. Parte de algunas de las actuales vías urbanas existentes desaguan gravitacionalmente, por medio de bajadas con tubo corrugado (1/2 tubo), a terrenos sin ocupación actual.

Sin embargo, algunos de los terrenos donde desaguan las aguas lluvias, quedarán afectados parcialmente por obras de esta licitación.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Favor señalar solución a dichas bajadas y a donde se conducirán dichas aguas, o si se mantiene la situación actual, y no se modifican las actuales bajadas...

**Respuesta:**

**El Concesionario en su Proyecto de Ingeniería de Detalle deberá considerar esta situación y emplazar los sumideros u otras obras de evacuación que permitan conducir las aguas lluvias aportadas por las instalaciones existentes hasta la red de colectores y canales de drenaje.**

(ref. 642)

66. Para algunas vías proyectadas, que no tienen escurrimiento longitudinal (según especificaciones), se pregunta ¿ cómo se evacuarán las aguas lluvias?.

¿Se dejarán escurrir naturalmente por el bombeo transversal?.

Para las vías nuevas, que irán en terraplén, solicitamos de igual modo definir la evacuación de las aguas lluvias.

Finalmente, favor confirmar que las vías nuevas, que tienen bombeo transversal evacuarán siempre a los terrenos adyacentes, mediante solerás y bajadas con tubo de media caña, para no erosinar los taludes. Irá área verde en estos taludes con algún sistema de riego...

**Respuesta:**

**El proyecto de Evacuación de Aguas Lluvias debe ser plenamente concordante en el Proyecto de Vialidad y Pavimentación: los "puntos bajos" de las circulaciones exteriores deben ser convenientemente drenados a fin de impedir anegamientos. Para las vías que vayan en terraplén, la solución de evacuación debe considerar conducciones abiertas o cerradas que impidan que las aguas lluvias escurran directamente por los taludes de tierra erosionándolos. En el Proyecto de Paisajismo se deberá definir si estos taludes se constituirán en áreas verdes.**

CANALES: G-3; COLECTOR SUR Y GONZALEZ

(ref. 643)

67. Se solicita perfiles longitudinal y transversales del Canal G-3 a ejecutar y que aparece indicado en el punto 2.5 de 1840-CD-IS-001.

Se señala, además en 1840-CD-IS-001, que el Canal Colector Sur, también deberá ser desviado, sin señalar cuál es el desvío.

Se requiere para este último canal, al menos una planta y los perfiles longitudinal y transversales y su descarga.

**Respuesta:**

**A nivel del Anteproyecto Referencial se han entregado los nuevos trazados en planta de los Canales G-3 y Colector Sur. Perfiles longitudinales y transversales corresponden a la etapa de Ingeniería de Detalle del proyecto definitivo.**

(ref. 644)

68. Se solicita para ambos canales, actuales, especificaciones de relleno, lo mismo que para el canal González (para este último en Plano 1100-DG-003) se señala en una de las notas que los terraplenes de relleno serán considerados en la Vialidad correspondiente. (En ninguna especificación se encuentra el detalle del relleno).



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Efectivamente, las especificaciones de relleno deben buscarse dentro del Proyecto de Vialidad y Pavimentación.**

(ref. 645)

69. Se solicita especificar cuánto se debe escarpar en taludes y fondo de los canales y que grado de compactación se debe alcanzar para los fondos y taludes, previo al relleno propiamente tal. (Independiente donde se presupueste).

Respuesta:

**La profundidad de escarpe y el grado de compactación para los fondos se regirá por lo dispuesto en el Documento N° 1100-ET-GE-001, ítemes 3.2, 3.3 y 3.4, del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 648)

70. Las demoliciones de pavimentos actuales, comprenden además las bases y/o subbases?. ¿ Se deberán mejorar los rellenos existentes con material de terraplenes para construir sobre ellos o bastará construir sobre las bases existentes?.

Respuesta:

**Los materiales podrán reutilizarse siempre y cuando cumplan con las especificaciones técnicas.**

(ref. 649)

71. En sector de carga existen pavimentos de hormigón, asfalto y adocreto, dónde se construirán plataformas y diversas calles.

Favor especificar, si para dar cabida a los perfiles señalado en planos se deberá extraer el material necesario para darle cabida, pese a que pudiere ser un paquete estructural con capacidad adecuada?. ¿Se han realizado ensayos de la capacidad de soporte del suelo?.

¿Se podrá eventualmente reaprovechar dicho material si es necesario extraerlo y es el adecuado?.

Se solicita definir, del mismo modo, para zona de pasajeros lado Poniente, donde existe, (aparentemente) un relleno consolidado, en la anterior etapa de construcción del Nuevo Terminal. ¿Se deberá extraer obligadamente este relleno?. Si es así se podrá reutilizar dicho material?.

Favor entregar especificaciones para esta zona.

Respuesta:

**Previo al desarrollo de la ingeniería de detalles, el concesionario deberá desarrollar estudios geotécnicos complementarios de los cuales sólo se han definido las características y cantidades mínimas. Sí podrá reconocer y verificar las condiciones de rellenos existentes para su aprovechamiento, siempre y cuando cumplan con los criterios de diseño en cuanto a ser livianos, buena capacidad de soporte (CBR $\geq$ 30 %) y espesores mínimos de mejoramiento especificados.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 650)

**72.** En el sector del nuevo acceso al aeropuerto, en actual construcción, se deberán demoler pavimentos, que están por construirse. ¿Serán de asfalto u hormigón?.

¿Es posible construir directamente sobre dichos pavimentos, los nuevos accesos y sus terraplenes especificados, si necesidad de demoler los pavimentos que pronto se construirán, considerando la altura de los terraplenes?.

**Respuesta:**

**De acuerdo a los antecedentes de proyecto, estos pavimentos son de asfalto. La solución específica se analizará en la etapa de Proyecto Definitivo.**

(ref. 651)

**73.** Se necesita que nos proporcionen (si es factible) el proyecto de pavimentación de los citados accesos concesionados a Ingecol-Sical, plantas y perfiles conjuntamente con los estudios geotécnicos.

**Respuesta:**

**Esta información no está disponible en este momento para su entrega dado que el proyecto se encuentra en ejecución. Una vez que finalice su ejecución los antecedentes solicitados serán puestos a disposición del Concesionario.**

(ref. 653)

**74.** En el sector Poniente, se observa que el relleno especificado de 0,60 m. como terraplén será insuficiente para llegar a las cotas necesarias (Podría eventualmente llegar a más de dos metros de espesor).

Es necesario disponer de los perfiles que permitan determinar el real volumen de relleno, para conformar los terraplenes y llegar a cota, con materiales de empréstito.

**Respuesta:**

**En el Anteproyecto Referencial se especifica un relleno mínimo de 0,60 m. a ser considerado en áreas de corte. En áreas de relleno podrá ser superior.**

(ref. 654)

**75.** Estimamos, que sin disponer de mayores antecedentes de suelos, podría ser necesario, además, remover material inadecuado y reemplazarlo por material de terraplén, para estos efectos no disponemos de la ingeniería de campo para poder definir esta situación, y si existe no la hemos encontrado en los antecedentes proporcionados.

**Respuesta:**

**Existen antecedentes de terreno de los estudios geotécnicos realizados en el Aeropuerto en distintas épocas y citados en las referencias. Además existe la experiencia reciente de la construcción del nuevo edificio terminal y sus obras anexas, estacionamientos de vehículos y aviones y vías de circulación.**

**Los criterios de escarpe y remoción de material inadecuado están basadas en estos antecedentes.**

**Sin perjuicio de lo anterior, eventualmente puede ser necesario efectuar una remoción y reemplazo por material de terraplen en un mayor espesor, especialmente si los trabajos de movimiento de tierra se efectúan en temporada lluviosa (en general Abril - Septiembre). Esta respuesta se complementa con la respuesta N° 52 de la Circular Aclaratoria N° 4.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 657)

76. En Plano 2010-DG-001 se señalan áreas a pavimentar.
La calidad de la copia es deficiente en especial para el sector próximo al SAG., que se demuele, favor especificar que se pavimenta y con que tipo de pavimento en dicho sector.

**Respuesta:**

**El sector circundante al edificio SAG a demoler (X (353,452) e Y (730,780) no será pavimentado en esta etapa.**

(ref. 658)

77. Se agradecerá establecer cual es el criterio para colocar o no colocar solerás en estacionamientos de automóviles y CAMIONES, vías de circulación, etc.

**Respuesta:**

**El uso de soleras se ha regido por lo dispuesto en el Manual de Carreteras Vol. 3 MOP y el Manual de Vialidad Urbana Vol. 3 MINVU.**

(ref. 659)

78. Existen en numerosos textos y planos obligaciones relacionadas con las bodegas de 3.500m2. Como ejemplo se dice que se deberán construir 15 estacionamientos para cada una y zona de maniobras de camiones frente a los módulos de carga.

Por otra parte, se ha indicado, extraoficialmente, que NO SE CONSTRUIRAN los módulos de carga.

Como sería engorroso para Uds. corregir los planos y documentos afectados proponemos señalar que no se construye absolutamente nada para los módulos de carga.

A continuación establecer qué se construye y cuándo.

Pudiere ser que no sea necesario ejecutar obras hasta que no lo requiere un posible usuario.

**Respuesta:**

**Véanse las respuestas N° 102, N° 185y N° 120 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 660)

79. En general sería, conveniente y clarificador entregar, al menos un perfil longitudinal con la rasante que se requiere para todos los pavimentos.

Si no fuere, esto factible por el tiempo disponible, entregar en un croquis las cotas de terminación de plataformas, calles de rodado y en otras vías las cotas mencionadas y las pendientes requeridas.

**Respuesta:**

**Las rasantes de los diferentes pavimentos están definidas a nivel de prediseño en los siguientes planos del Anteproyecto Referencial:**

*** Terminal de Carga: Planos 2610-VI-001, 2610-VI-002 y 2610-VI-003, 2630-VI-001.**

*** Terminal de Pasajeros: Planos 1600-DG-003, 1610-VI-001 y 1620-VI-001, 1700-VI-002.**

**Las cotas finales de rasante serán definidas por la ingeniería de detalle del proyecto definitivo que desarrolle el Concesionario.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 661)

80. No se disponen de los antecedentes de la actual red de incendio existente en el Edificio Terminal de pasajeros, para poder proyectar lo señalada en planos de arquitectura, sector plataformas y viaductos.

Se están solicitando grifos de dos bocas para los nuevos grifos. ¿Se deben reemplazar además los existentes?.

**Respuesta:**

**El sistema de protección contra incendio deberá cumplir lo indicado en los documentos respectivos. En relación a los grifos, ver respuesta N° 74 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 671 y ref. 734)

81. Documento 1280-CD-AC-001
Punto 2 Normas, códigos y estándares
La gran cantidad de disposiciones y normas mencionadas no indica a que partes de las instalación o equipamiento se les exigirá que cumplan con cada una de ellas y no se puede pensar en aplicación copulativa de las mismas, sin establecer un orden de procedencia. Habitualmente lo indicado como normas ASHRAE son sólo estándares o recomendaciones sin valor oficial y existen suficientes para se aplicables a todos los componentes de un sistema, además de las normas oficiales: muchas de ellas se aplican a la determinación de capacidades de equipos y ellas a su vez se refieren a certificaciones de otros organismos como ARI, UL y CSA cuyos informes generalmente no so aplicables a equipo de 50 Hertz. Se solicita clarificar y ser más específico.

**Respuesta:**

**Punto 2. Este punto tiene la finalidad de indicar las normas, reglamentos o certificaciones aceptables en las que el Concesionario debe basarse para el diseño y construcción del proyecto definitivo de Climatización de la ampliación del terminal.**

(ref. 672 y ref. 735)

82. Punto 3.2 Descripción del sistema a ser diseñado... etc.
Se indica que el concesionario deberá considerar la posibilidad de implementar un sistema de cuatro cañerías o sistema split; Es posible proyectar soluciones basadas en otros tipos de equipos para el edificio existente?.

**Respuesta:**

**No es posible.**

(ref. 673 y ref. 736)

83. Punto 4.2 Ganancias internas de calor
Son obligatorios los valores mencionados o pueden modificarse de acuerdo a la experiencia de los participantes en cada consorcio?. De ser obligatorio: La responsabilidad de los resultados de cálculo y capacidades de equipo quedará en manos de la Dirección de Aeropuertos?.

**Respuesta:**

**Los valores de ganancias internas mencionados son los mínimos requeridos. Cada licitante los puede modificar si encuentra, según su experiencia, que los mencionados son insuficientes.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 674 y ref. 737)
Punto 4.3.2 Flujos de aire

84. Igual que punto anterior. El movimiento de aire se logra por una mezcla de factores en que tienen gran incidencia los elementos de inyección y difusión de aire, su ubicación y por cierto los caudales. El fijarlos arbitrariamente, sin los resultados de cálculo para cada recinto puede ser desastroso y no garantiza el resultado que se persigue al fijarlo de esta forma.

**Respuesta:**

**Los valores de flujo de aire indicados son los mínimos requeridos y pueden ser variados de acuerdo a los cálculos finales, resultados que normalmente son mayores a los indicados.**

(ref. 675 y ref. 738)

85. Punto 4.3.3. Filtración de aire
Qué significa "una capacidad de retención de 90-92%", La eficiencia indicada de 25.30% es muy baja y poco aceptable para el entorno lleno de polvo, smog y ventoso del Aeropuerto. Se sugiere fijar exigencias mayores para el aire recirculado y mucho más altas para el aire exterior de ventilación.

**Respuesta:**

**Cada Concesionario puede fijar las eficiencias que estime conveniente, siempre que éstas sean mayores a las mínimas indicadas.**

(ref. 676 y ref. 745)

86. Punto 1.4. Normas y códigos
A la lista mencionada en punto 2 del documento anterior se agrega que se debe considerar además cualquier norma no especificada anteriormente cuya aplicación contribuya al buen éxito de la instalación.

Esta no es una observación de carácter técnico e introduce un factor de ambigüedad muy grande, ya que podrían exigirse aspectos que figuren en la norma alemana, japonesa, inglesa u otra que la inspección considere que cumple con lo solicitado. Se requiere una respuesta clara y lo más exacta posible.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N° 81 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 677 y ref. 746)

87. Punto 2.1.1. Equipos enfriadores de agua
Al conocerse la capacidad de la instalación pudiera ser que la mejor combinación de equipos, la más eficiente y económica de operar y mantener, incluyera equipos tipo tornillo con varios compresores y centrífugos. Teniendo presente que la actual ampliación es casi el doble de los existente y que habrán otras, se solicita libertad para elegir los equipos, justificándolos adecuadamente.

**Respuesta:**

**Se entiende que estas especificaciones dan sólo los criterios generales, y cada licitante, con la adecuada justificación, puede elegir la combinación de equipos necesarios a sus requerimientos.**

(ref. 678 y ref. 747)

88. Punto 2.1.2. Calderas
Indicar la eficiencia total de las calderas que debieran suministrarse y si pueden ser a gas natural, eventualmente.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Sí, pueden ser a gas natural.**

(ref. 679 y ref. 748)

89. Punto 2.3.1 Ductos
En los párrafos finales se especifican curvas de radio 1.5 veces el ancho. Habitualmente estas piezas no se fabrican sino con un radio interior de 10 cms. y deflectores (hasta tres). Esta práctica no ha afectado hasta ahora a ninguna de las instalaciones existentes ni en ruidos ni en ahorros comprobables de energía; en cambio produce importantes recargos en el valor de la instalación. Se solicita confirmar la exigencia.

Respuesta:

**El párrafo siguiente al que describe el codo de radio 1,5 veces en ancho del ducto, se refiere a los codos rectangulares con deflectores internos.**

(ref. 680 y ref. 749)

90. Punto 2.4.2 Válvulas y accesorios
No se especifican válvulas de bola ni de mariposa. Se solicita su inclusión detallada en las especificaciones, por cuanto son hoy en día más usadas que las válvulas convencionales. Tampoco se entregan niveles de calidad para ninguna de las válvulas y si para algunos de los equipos.

La exigencia de juntas flexibles cada 15 metros parece exagerada y debería dejarse a la distancia que resulte de los cálculos de dilatación. Muchas juntas de compuestos de goma o neoprén reforzadas fallan mecánicamente y otras están fallando por influencia del ozono; se sugiere dejar las mínimas posibles, compatibles con el diseño del sistema.

Respuesta:

**Cada licitante, deberá especificar los modelos de válvulas que incluye en el diseño del sistema de climatización.**

**Cada licitante, de acuerdo a su análisis de esfuerzo en las cañerías, debe determinar en número y distribución de las juntas flexibles.**

(ref. 681 y ref. 750)

91. Punto 3.2.1 Ductos
Qué significa que las planchas mayores que 12" deben ser recaladas? Si significa que deben reforzarse con pliegues, las normas Ashrae o Smacna lo exigen para lados mayores que 3m2 sin refuerzos ni uniones y en distinto sentido si son ductos con presiones positivas o negativas en su interior.

Respuesta:

**Si el Concesionario, en forma justificada, considera que ésto debe ser para planchas mayores de 3 $m^2$, como se indica en la pregunta, será aceptado. Lo que será rechazado es ruido y/o vibraciones en ductos por falta de refuerzos.**

(ref. 682 y ref. 751)

92. Punto 3.2.3 Rejillas y...
Aclarar a que marcas se refiere y confirmar qué son los cuellos los que se unirán a triple pestaña.

Respuesta:

**Se refiere a "marcos" correspondientes y no "marcas".**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 683 y ref. 752)

93. Punto 3.2.4 Aislación Térmica
La aislación en planchas de lana mineral no se pega habitualmente a los ductos. Se solicita aclarar la especificación y el adhesivo.

**Respuesta:**

**Depende de la aislación que se usa. En todo caso, ésto se refiere a que la aislación esté adherida a la plancha del conducto sin producir espacios de aire, lo que sucede normalmente en la parte inferior de ductos anchos.**

(ref. 684 y ref. 753)

94. Punto 3.3. Instalación de equipos
Uno de los elementos de mayor significación técnica por su impacto en la transmisión de ruidos y vibraciones los constituyen los amortiguadores de vibración. Son además, elementos caros y que requieren una cuidadosa selección. No se encuentran especificados y son mencionados sólo escuetamente. Se requiere especificación.

**Respuesta:**

**Los amortiguadores de cada equipo deben ser especificados una vez seleccionados los equipos, debido a que el funcionamiento de ellos depende del peso del equipo, de las RPM que opera, como también del total de apoyos que el equipo tiene.**

(ref. 685 y ref. 754)

95. Punto 4.3. Pruebas de ductos de aire
Indicar como ajustar la humedad relativa en el aire de impulsión.
Documento 1280-ET-AC-002

**Respuesta:**

**La humedad relativa no se controla en estos recintos.**

(ref. 686 y ref. 755)

96. Punto 1.2. Condiciones de Operación
Confirmar los horarios de funcionamiento. La energía eléctrica de 220 Volts es monofásica no trifásica como se indica en casi todos los documentos.

**Respuesta:**

**El horario de buen funcionamiento son 24 horas al día, los 365 días del año. Sí, la energía eléctrica de 220 Volts es monofásica.**

(ref. 688 y ref. 757)

97. Punto 2.5. Controles
El punto b): la detención por alta temperatura en los rodamientos no es habitual y no debería se obligatorio si no opcional, para no orientar la selección a determinadas marcas.

El punto k): El temporizados indicado es difícil de implementar para más de dos equipos si se pretende impedir la partida simultánea de algunos de ellos. Es mejor hacerlo a través del control centralizado. Si es otra la intención, favor aclarar.

El punto n): Se entiende que es un control de sobre capacidad, y no el control de capacidad, tal como el partidor de voltaje reducido u otro que se dispare por aumento de amperaje (protección eléctrica) en cuyo caso es protección y no control; o se refiere a otro elemento que efectivamente controle este aspecto; en tal caso se solicita aclaración.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Los controles descritos son los mínimos que debieran incluir. Efectivamente, el control de sobrecapacidad es protección de sobrecapacidad.**

(ref. 689 y ref. 758)

98. Punto 2.8. Capacidad
Se estima que el mandante debería especificar una eficiencia térmica mínima aceptable ya que en los últimos años ha habido un gran cambio en este aspecto, en donde los equipos han disminuido sus consumos a la mitad de lo que era habitual; sin llegar a extremos debería privilegiarse este aspecto en los equipos que por si solos tienen el 50% del consumo eléctrico de toda la instalación de climatización.

Respuesta:

**El Concesionario deberá cuidar que sus costos de operación sean los mínimos, y una forma de lograr ésto es optimizando las eficiencias de los equipos.**

(ref. 690 y ref. 759)

99. Punto 3.0. Calderas
Se habla de alta eficiencia, debería especificarse, por razones parecidas al punto anterior. Hay mucha diversidad en los rendimientos por superficie unitaria de calefacción, la forma del fogón y el número de pasos, que además define la ubicación de las chimeneas.

Respuesta:

**Véase la respuesta N° 98 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 691 y ref. 739)

100. Punto 4.3.4. Equipos
¿Qué significa "ser compatibles"? Las manejadas y los fan coils son en general todos iguales, salvo la marca y la eficiencia térmica que proviene de factores constructivos.

Respuesta:

**Equipos similares en tamaño y eficiencias a los existentes.**

(ref. 692 y ref. 740)

101. Punto 4.3.5. Planta de enfriamiento
La planta ya tiene dos circuitos separados de refrigeración (dos chillers) y se pueden usar para cargas parciales. Se quiere lograr cuatro circuitos y cuatro chillers? Si así fuera cuáles serían las razones y el fundamento técnico-económico de ello?. Existe un estudio de retorno a la inversión para distintas situaciones?.

Respuesta:

**Sí, ya tiene y hay que mantenerlo. El estudio de retorno a la inversión para otras situaciones lo debiera realizar el Concesionario.**

(ref. 693 y ref. 741)

102. Punto 4.3.6. Planta de calefacción.
Por el tipo de operación los consumos eléctricos del aeropuerto son considerados como 100% presente en horas de punta y por ende los precios de energía eléctrica son altísimos, aún cuando se pacten con las compañías de suministro. Es posible considerar otras fuentes de calor como la cogeneración, el gas natural, grupos electrógenos ad-hoc y otras?.

Respuesta:

**Sí, los estudios económicos así lo recomiendan. Es posible considerar otras fuentes, como por ejemplo gas natural.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 695 y ref. 743)

**103.** Punto 4.3.8. Control automático

Se menciona 100% de las horas de ocupación. En otros sectores de las especificaciones se habla de 12 horas diarias 7 días a la semana. Se tiene entendido que las horas de ocupación son 100% todo el año y que las horas de aire acondicionado frío superan las doce horas diarias en verano y las de calefacción hacen lo mismo en invierno. Favor aclarar.

Se menciona que los sistemas deben ser interconectados con el sistema de protección de incendios, de acuerdo a los requerimientos. La Ordenanza nacional pide sensores de humo para detener las manejadoras y un interruptor de detección general; otras normas citadas incluyen manejo de los humos, que actualmente el terminal no tiene; otras permiten utilizar tuberías comunes para aire acondicionado y sprinklers (NFPA 13. Sección 5.6), etc. Se solicita aclarar los requerimientos mencionados.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N° 96de la presente Circular Aclaratoria.**

**El item de interconección se refiere a que el panel del control de incendio debe dar la señal de parada de equipos de climatización al detectar humo, como también de poner en marcha la presurización de los puentes de embarque.**

(ref. 696 y ref. 744)

**104.** Punto 1.2 Antecedentes generales

Aparece como obligación (...deberá ser...) instalar cuatro cañerías en los edificios existentes. Favor confirmar.

Se puede usar la actual pileta ornamental, con las modificaciones necesarias, como pileta de enfriamiento, sin que pierda su carácter ornamental?.

**Respuesta:**

**Se habla de la ampliación y no del edificio existente. Se puede usar la pileta como pileta de enfriamiento, manteniendo su carácter ornamental.**

(ref. 697 y ref. 760)

**105.** Punto 3.2.

La emisión de partículas máxima es de 56 miligramos por metro cúbico y no de 56 kilogramos por metro cúbico como se indica. No basta un buen quemador como se pretende en la especificación sino que es necesario que el conjunto caldera-quemador-accesorios permita una combustión limpia y facilite la mantención de las superficies y elementos envueltos en el proceso para cumplir con la norma permanentemente.

**Respuesta:**

**Se debe cumplir con la norma de 56 miligramos/metro cúbico.**

(ref. 698 y ref. 761)

**106.** Punto 4.0 Torres de enfriamiento

La torre galvanizada por si sola resiste muy mal la corrosión y tiene una vida útil muy corta. (10 años o menos). La torre galvanizada recubierta por elementos cerámicos tiene una vida útil más larga, pero es más costosa. Una buena alternativa la constituyen torres armadas con estructura metálica y recubiertas en fibra de vidrio o torres fabricadas en sitio, en hormigón con rellenos pasivos plásticos o de madera tratada de larga duración; el tamaño de esta instalación lo justificada. Se solicita liberar la especificación.

Respuesta:

**Se entiende que estas especificaciones dan sólo las características generales, y cada licitante, con la adecuada justificación, podrá hacer cambios a las especificaciones si son para mejoramiento del sistema de climatización. También deberá cuidarse el aspecto arquitectónico del conjunto de la sala de máquinas.**

(ref. 699 y ref. 762)

**107.** Punto 4.5 Ventilador
El ventilador descrito aparentemente no corresponde a los que están instalados en este momento en las torres existentes. Se solicita aclaración y confirmación de que se puede ofertar otra torre distinta.

Respuesta:

**Véase la respuesta N° 106 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 700 y ref. 763)

**108.** Punto 4.7. Montaje
Este punto tampoco corresponde a la instalación existente.

Respuesta:

**Así es. En la ampliación se describe la posibilidad de subir tanto las torres existentes como las nuevas a la techumbre de la sala de máquinas. En este caso se deberán tomar todas las precauciones para evitar la transmisión de vibraciones al edificio.**

(ref. 701 y ref. 764)

**109.** Punto 6.0 Diseño de manejadores de aire.
A pesar de estar especificadas de marcas importantes similares a Tranc, Carrier, York, las especificaciones corresponden a equipos fabricados localmente (carcaza), lo que permitiría la importación de algunos elementos y la integración local, que podría tener resultados desastrosos.

El serpentín se especifica de aleta de collar continuo y tubos de 15 mm de diámetro que no corresponden a la forma de fabricación habitual de muchos fabricantes. El ventilador también da la posibilidad de integración local, por su especificación . Se solicita aclaración.

Respuesta:

**Las manejadoras deberán ser importadas, armadas y probadas en fábrica. Sin embargo, debido a que estas especificaciones dan sólo las características generales, cada licitante, con la adecuada justificación, podrá hacer ajustes a las especificaciones si son para mejoramiento del sistema de climatización.**

(ref. 702 y ref. 765)

**110.** Punto 7. Equipos fan coil
El serpentín tiene la misma especificación de tubos y aletas que las manejadas y se especifican de las mismas marcas que las manejadoras. La gran mayoría de los fancoils que se montan en el país provienen de fabricas especializadas que se dedican solamente a su construcción y muchas veces son proveedoras de fabricantes mayores quienes los remarcan y venden como propios. Las marcas más conocidas e instaladas son Environmental International y First, miles de unidades de ellos están funcionando en diversos edificios de oficina de alta tecnología. Existe una minoría de estos equipos de las marcas especificadas. Se solicita aclaración a este respecto.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**Se entiende que estas especificaciones dan sólo las características generales, y cada licitante, con la adecuada justificación, podrá hacer ajustes a las especificaciones si son para mejoramiento del sistema de climatización.**

(ref. 703 y ref. 766)

**111.** Punto 9 Ventiladores
No hay indicado un nivel de ruido de referencia para los ventiladores; esto se considera vital. Las especificaciones solicitan los datos de nivel sonoro por frecuencias y hablan de operación suave, sin ruidos ni vibraciones, pero hay que definir un nivel para evitar discrecionalidad en las decisiones. Sólo se mencionan dos marcas de ventiladores aceptables, habiendo otros fabricantes nacionales de igual o mayor envergadura y calidad, además del suministro importado de ventiladores a precios de mercado y cumpliendo normas internacionales de calidad. Se solicita aclaración.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N° 110 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 704 y ref. 768)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

**112.** Punto 3.Se especifican equipos chiller enfriados por aire para freon 22, que tiene un poder de destrucción de ozona de 0.05, en lugar de refrigerante 134a como en los chillers principales. Confirmar que esto es aceptable.

**Respuesta:**

**Si, está permitido.**

(ref. 705 y ref. 769)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

**113.** Punto 3.1. La especificación del compresor corresponde a uno centrífugo; esta especificado uno alternativo o de tornillo.

**Respuesta:**

**Los compresores deben ser alternativos o de tornillo.**

(ref. 706 y ref. 770)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

**114.** Punto 3.2.1 a 3.2.5. Se especifica un condensador enfriado por agua para un equipo enfriado por aire.

**Respuesta:**

**El condensador debe ser enfriado por aire. Los items indicados corresponden al evaporador y no al condensador como lo indica el título.**

(ref. 707 y ref. 771)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

**115.** Punto 3.5. Se especifican controles para la bomba de agua del condensador y control de temperatura del agua de refrigeración, además de las observaciones anteriores en el documento correspondiente al terminal.

**Respuesta:**

**Se deben omitir los controles de agua del condensador.**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 708 y ref. 772)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

116. Punto 3.8. Se solicita la capacidad de la bomba de agua de condensación y las temperaturas del agua desde el condensador, que es enfriado por aire.

**Respuesta:**

**Se elimina la exigencia de presentar los parámetros de la bomba que se indica.**

(ref. 709 y ref. 773)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

117. Punto 4.0 Bombas circuladoras de agua. Las especificaciones de presión de la carcaza esta dada por tres parámetros a elección. El último es parte del segundo y siempre la presión estática es menor que la de descarga real (estática-dinámica). Se solicita corregir.

**Respuesta:**

**No es a elección, sino que exige que soporte la mayor presión de los tres parámetros indicados.**

(ref. 710 y ref. 774)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

118. Punto 5.4. Acepta la provisión de manejadoras fabricadas en obra, de acuerdo a lo especificado. El nivel de calidad de estos equipos fabricados artesanalmente no es comparable al de equipos de fabricación en serie; su aspecto, mantención, funcionamiento y duración no son en nada comparables.

**Respuesta:**

**Todas las manejadoras deberán ser importadas; fabricadas, armadas y probadas en origen.**

(ref. 711)
Documento 1380-ET-AC-001 y 002

119. Punto 7.0 Se especifica un dosificador de productos químicos. Al no haber condensador no se considera necesario; el agua helada no necesita reposición y por lo tanto tampoco tratamiento.

**Respuesta:**

**El dosificador no es necesario en este caso.**

(ref. 715 y ref. 778)
Documento 1370-CD-EE-001

120. Punto 3.3.2.1.2. Control Funcional y Operacional
En la letra A) Sistema Central de Control y Monitoreo se indica que el sistema monitoreará:
- Equipamiento electromecánico principal: ascensores, bombas, clima.
- Alumbrado, circuitos principales
- Distribución eléctrica principal

En el párrafo siguiente dice "se considera telecomando de algunos circuitos de alumbrado desde el centro de control de la DGAC existente".

Es necesario especificar mejor los equipos sobre los cuales el sistema de Control Centralizado tendrá "acción pasiva", es decir sólo monitoreo u observación: "en servicio o fuera de servicio", "en funcionamiento o detenido", lectura de parámetros tales como temperaturas o presión, y sobre cuales tendrá , además, "acción activa", por ejemplo: hacer partir y/o parar equipos, activar y/o desactivar circuitos eléctricos.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Es necesario definir cuáles son los circuitos "principales" de alumbrado.

Aparentemente por lo que se deduce de estas especificaciones los dispositivos que se proyecten deberán ser compatibles con los existentes y que están en operación en la sala de Control DGAC existente.

Si esto es así, el sistema será una ampliación del ya existente y debiera darse la información correspondiente a los componentes (controladores PLC o de tipo más específico para manejo de energía).

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Respuestas N° 102, letra a), y N° 103, letras a) y b), ambas de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 716 y ref. 779)
Documento 1270-CD-EE-001

**121.** Punto 3.1.2. Sistema de Corrientes Débiles.
En el 1er. párrafo se señalan los actuales sistemas de corrientes débiles, entre los que aparece el Sistema Central de Control y monitoreo-CCMS.

En el segundo párrafo habla de que se está desarrollando un estudio de ingeniería para dejar operativo el CCMS.

¿Se refiere al mismo estudio que nos ocupa o es otro?.

**Respuesta:**

**Son estudios diferentes.**

(ref. 717 y ref. 780)
Documento 1270-ET-IN-001

**122.** Punto 2.2. Sistema de Monitoreo y Control Centralizado-CCMS
El último párrafo indica que actualmente hay un sistema CCMS controlado por la DGAC. Se señala que el "concesionario debe considerar un CCMS totalmente independiente nuevo y que represente el estado del arte de la tecnología que utiliza".

Esto se contradice con lo que se deduce del punto 3.3.2.1.2. del documento 1370-CD-EE-01.

**Respuesta:**

**No existe contradicción. El Documento 1270-ET-IN-001 del Anteproyecto Referencial se refiere al CCMS para la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros. El Documento 1370-CD-EE-001 del mismo Anteproyecto corresponde a la construcción de la Nueva Torre de Control y no del edificio Terminal de Pasajeros.**

**El documento 1370-CD-EE-001 del mismo anteproyecto hace referencia a los trabajos que deberá incluir el concesionario para controlar y/o monitorear algunos equipos de la torre de control y edificio anexo. Se rectifica que este control se realizará desde la estación de trabajo emplazado en la S/E principal y no desde el CCMS existente en el terminal internacional. Todas las señales deberán quedar disponibles en la S/E para posteriormente la DGAC realizar los trabajos de habilitación en la estación de trabajo. Los detalles se definirán en el proyecto de ingeniería de detalles.**

(ref. 718 )

**123.** Ref.: En el libro de Especificaciones Técnicas Volumen 2, Especificación N° 1100-ET-AR-122 Sección 1 página 3 de 7 referente a Membranas de Impermeabilización dice:



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES
D.G.O.P.
MOP

Membrana sistema doble capa, total adherido, según se indica más adelante, con membranas prefabricadas, ambas capas del tipo elastómeras SBS (styrene-butadiene-styrene).

Primera capa en membrana prefabricada de espesor no inferior a 3 mm., reforzada interiormente con armadura de filtro resinado de poliester no tejido de 170 gr/m2.

Segunda capa en membrana reforzada interiormente con armadura de vello-malla de vidrio de 50 gr/m2, autoprotegida contra intemperie por superficie granular mineral de pizarras naturales chancadas en un grano uniforme y fino (1).

La composición del compuesto bituminoso-elastomérico debe poseer buenas características de resistencia mecánica, flexibilidad hasta temperatura de -15°C, resistencia a la fatiga y elongaciones sobre 1.000% (2).

Las membranas deberán certificar el cumplimiento de los siguientes requisitos técnicos:

Resistencia a esfuerzo (carga máxima= carga de ruptura)

| | | |
|---|---|---|
| * resistencia longitudinal | N/5 cm | 700 |
| * resistencia transversal | N/5 cm | 500 |
| * elongación longitudinal | % | 45 (2) |
| * elongación transversal | % | 45 |

| | | |
|---|---|---|
| Flexibilidad del material en frío | °C | - 15 (4) |
| Estabilidad del material en caliente | °C | ³ 100 |
| Impermeabilidad | kPa | ³ 60 |

Preguntas:
a) Cuál es el espesor mínimo? (1)
b) La resistencia a la fatiga y elongaciones sobre el 1.000% sólo es para el compuesto Bituminoso?. Por qué abajo menciona que las membranas deberán certificar 45% (2).

**Respuesta:**

**a) 4 mm.**
**b) El 1000% se refiere al compuesto bituminoso, el 45 % a la membrana como producto terminado.**

(ref. 719)

**124.** Ref.: En el libro de Especificaciones Técnicas Volumen 2, Especificación N° 1100-ET-AR-122 Sección 1 página 3 y 4 de 7 referente a Membranas de Impermeabilización dice:

Producto aceptable:
Primera Capa: Membrana SINTOFLEX P4, de IMPER, Italia (3)
Segunda Capa: Membrana SINTOFLEX W4.5 ARD, de IMPER, Italia

Primera Capa: Membrana SINTOPOL (APP) 3 mm. De COPERNIT, Italia (4)
Segunda Capa: Membrana FIBERPOL mineral, autoprotegida (APP) 4 mm de COPERNIT, Italia.

Preguntas:
a) El P4 es de 4 mm.? (3)
b) El APP es para -8°C y el mínimo requerido es de -15°C? (4).

**Respuesta:**

**a) Es de 4 mm.**
**b) -15°C es la temperatura en que deben cumplirse las resistencias y elongaciones especificadas.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 723)

**125.** De acuerdo a las Bases de Licitación, en el plano 210-DG-001, se indica como obra la vialidad en concesión (Acceso al aeropuerto), el mismo tramo que en plano 2010-DG-002 se indica como demolición, ¿Debemos entender que se demolerá lo que actualmente construye el Consorcio INGECOL-SICAL-CISA en ese sector?.

**Respuesta:**

**Se deberá retirar el pavimento asfáltico y completar el terraplén hasta alcanzar la rasante y perfiles de proyecto. Véase las respuestas N° 81 de la Circular Aclaratoria N° 7, N° 70 y N° 72 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 725)

**126.** Se requiere algún sistema de pesaje en la zona de acceso y/o salida de aduana?.

**Respuesta:**

**No ha sido proyectado un sistema de pesaje. Los vehículos de carga deberán cumplir con toda la normativa actualmente vigente y exigida por la Dirección de Vialidad del MOP en lo relativo al tema (Tara, carga total, carga por eje, etc.).**

(ref. 726)

**127.** El desvío del canal 93 no está considerado en el presupuesto base del MOP, se debe incluir su costo?.

**Respuesta:**

**Toda obra que esté contemplada en el Anteproyecto Referencial, deberá ser incluida en el presupuesto, aún cuando no exista, en forma explícita, la partida en el presupuesto oficial. El licitante deberá incluirla como partida adicional o indicar dentro de cual partida lo incluye.**

(ref. 728)

**128.** Definir detalle de marcos y pilastras de madera referidos en detalle N° 20 del plano 1293-AR-101.

**Respuesta:**

**El marco mostrado en el detalle, es sólo una referencia. Las puertas, aún siendo de madera, pueden tener marco de acero, aluminio o madera, según el lugar en que se instale. La definición de estos aspectos será desarrollado por parte del Concesionario durante el proyecto definitivo.**

(ref. 729)

**129.** Definir si se reubicará el ascensor existente ubicado en los ejes T-7, T-6 entre TE, TD.

**Respuesta:**

**Véase ítem 1.1.5.2, sección 1, de la Especificación 1100-ET-AR-142 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 793)

**130.** Equipamiento / Terminal de Pasajeros
¿Cuál sistema de chequeo, cute, existe actualmente en los terminales nacional e internacional? ¿Cute O/S o Cute 2?.

**Respuesta:**

**Actualmente el sistema de chequeo CUTE sólo existe en el Terminal Internacional y corresponde a un sistema CUTE 1.2.**

VISTO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 796)

131. Seguridad / Terminal de Pasajeros
¿Qué cantidad de lectores de tarjetas existen actualmente?

**Respuesta:**

**Actualmente en el Terminal Internacional existen 16 lectores de tarjetas.**

(ref. 800)

132. Solicitamos confirmar que las máquinas X-Ray y magnetómetras serán comparadas directamente por la DGAC y que por eso el importe previsto en el presupuesto inicial que se ha entregado no se consideran como costo obligatorio a cargo del licitante.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 81 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 809)

133. Los usuarios de las subconcesiones, aparte de las tasas que establecen las resoluciones que se nos han proporcionado en fecha última ¿Pagan algo más?.

a) ELECTRICIDAD

¿Cómo y a quienes cancelan la energía eléctrica? ¿Pagan directamente a Chilectra?.

**Respuesta:**

**Los subconcesionarios conectados al sistema eléctrico de la DGAC, pagan a la DGAC de acuerdo a su consumo.**

¿Los usuarios de los counters, pagan energía eléctrica?.

**Respuesta:**

**Actualmente los usuarios de counters no pagan consumo por energía eléctrica.**

¿Los restaurantes cómo pagan?

**Respuesta:**

**Actualmente todos los restaurantes emplazados en el Terminal Internacional, tienen remarcador de energía eléctrica y pagan a la DGAC de acuerdo a su consumo (KWH).**

¿Todos los usuarios del terminal de carga tienen conexión directa con Chilectra?.

**Respuesta:**

**Sí. Todos los usuarios del Terminal de Carga tienen empalme propio y directo con Chilectra.**

b) GAS

¿Los restaurantes a quién y cómo pagan?.

**Respuesta:**

**Actualmente los restaurantes tienen estanques propios y pagan a la empresa abastecedora.**

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

c) AGUA

¿Los restaurantes a quién y cómo pagan?.
¿Los usuarios del terminal de carga a quién, cómo y cuánto pagan por el consumo de agua?.

**Respuesta:**

**Actualmente los restaurantes, los concesionarios del Terminal de Carga y de otras áreas fuera de los terminales, pagan a la DGAC de acuerdo a su consumo (existen remarcadores).**

d) BASURAS

¿El retiro de las basuras de los restaurantes, bodegas de carga, o de cualquier concesión quién lo cancela y a quién?.

**Respuesta:**

**Las concesiones que generan desperdicios como resultado de su propia gestión productiva, tienen servicios contratados con empresas privadas para el retiro de ellos.**

¿La limpieza y extracción de basuras de los usos de terrenos eriazos, losas, etc. cómo y a quién se cancelan por parte de los subconcesionarios?.

**Respuesta:**

**Las bodegas de carga, terrenos eriazos, losas, locales comerciales y lugares comunes, son atendidos por la empresa de aseo contratada por la DGAC, y el pago de este servicio se cobra como gasto común.**

e) TELEFONOS

Entendemos que el tema de teléfonos, es entre cada usuario y la telefónica.

**Respuesta:**

**Remítase a la respuesta de la consulta N° 36 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

f) PLANTAS: AGUAS SERVIDAS Y AGUA POTABLE

Aguas Servidas
Si eventualmente la explotación de planta de aguas servidas se asignará al Concesionario de los terminales, agradeceremos establecer el sistema de cobro a los diferentes usuarios, que aparte de los subconcesionarios entendemos que existen otros usuarios que aportan aguas servidas.

Agua Potable
Una situación similar a la descrita más arriba se plantearía para el agua potable.
Agradeceremos, si procede, una clarificación al tema.

**Respuesta:**

**Ninguna de las dos plantas forman parte de esta concesión.**

(ref. 812)

**134.** Existen más concesiones de servicios a tercero, que no aparecen en los documentos últimos.



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**La información entregada considera todas las concesiones vigentes al momento de la realización del estudio (Agosto de 1997).**

(ref. 817)

**135.** Falta especificación técnica para cielo de acero prepintado tipo D-4 indicado en plano 1220-AR-301.

Respuesta:

**Los cielos de aleros, que cierran el espacio entre la vidriera y la viga de acero, en el perímetro exterior de los salones y galería de embarque, será LUXALON 80B de Hunter Douglas, de igual color al existente.**

(ref. 818)

**136.** En Proyecto Muro Cortina favor indicar si se contempla sistema de limpieza de fachadas.

Respuesta:

**El Concesionario deberá mantener los cristales y las fachadas limpias. Se recomienda considerar los aspectos relacionados con limpieza en el desarrollo de la arquitectura de detalle, incorporando elementos ad hoc (rieles, etc.). Este aspecto fue estudiado para la primera etapa, aunque su materialización fue incompleta. Una de las posibilidades consideradas fue el uso de plataformas telescópicas móviles, que pueden ser plegadas y maniobradas sobre un pequeño carro provisto de ruedas con neumáticos blandos que no dañen el pavimento.**

(ref. 819)

**137.** Proyecto Sistema de Control de Acceso favor determinar qué cantidad de puertas se instalarán sistemas de lector de tarjetas.

Respuesta:

**La ubicación de estas puertas debe determinarse en la etapa de Ingeniería de Detalle del Proyecto Definitivo. Véase la Respuesta N° 146 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 820)

**138.** En plano 1210-AR-208 en recinto 2158 según el Cuadro de Terminaciones especifica cielo tipo C, pero en plano 1220-AR-202 planta de cielos especifica para este mismo recinto cielo tipo B. Se consulta, qué prevalece Plano de Detalle o Cuadro de Terminaciones.

Respuesta:

**Prevalece lo indicado en el Cuadro de Terminaciones: cielo tipo C.**

(ref. 821)

**139.** En plano 1240-AR-104 se especifica panel de policarbonato según sección 5 ET-1100-AR-120. Falta sección 5.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 105 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 822)

**140.** Juntas de Expensión 1100-ET-AR-126.
Consulta: Falta detalles para tipos de exterior y para interior.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 106 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 835)

141. En documento 1000-RP-DG-001 Presupuesto de las Obras, Area de Pasajeros, figuran los siguientes equipos: Rayos X para equipaje de mano; Magnetómetro (detector de metales). Sin embargo las Bases Administrativas y el Anteproyecto no contemplan el suministro de estos equipos, ni los especifican. Entendemos que el suministro de estos equipos no está dentro del alcance de esta Licitación, favor confirmar.

Respuesta:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 81 de la Circular Aclaratoria N° 4, y la Respuesta N° 30 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

(ref. 836)

142. Se solicita Anteproyecto Referencial de paisajismo, planos y especificaciones. Es importante contar con este Anteproyecto para evaluar la superficie de áreas verdes y poder dimensionar la red que se utilizará para el sistema de riego.

Respuesta:

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 65 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 840)

143. ¿Cuál es el mecanismo de pago al MOP de los proveedores de servicios de plataforma?. Por ejemplo si United Airlines utiliza el catering de Lufthansa ¿Se supone que United Airlines paga a Lufthansa?.

Respuesta:

**Los proveedores de servicios de plataforma no realizan ningún tipo de pago al MOP.**

**El mecanismo de pago se encuentra en los contratos de concesión DGAC entregados a los licitantes.**

(ref. 842)

144. Referente a la publicidad:

a) ¿Actualmente quiénes publicitan?.
b) ¿Cuál es el sistema de cobro?.
c) ¿Hay una relación de todas las empresas que tienen publicidad en el Aeropuerto AMB en este momento?

Respuesta:

**Remítase a la información adicional proporcionada a los licitantes.**

(ref. 843)

145. Solicitamos información más específica, referente a las ventas de las diferentes concesiones, por ejemplo: los ingresos por concepto de Duty Free, comida, etc. con el objeto de analizar posibilidades de aumentarlas o diversificar esos volúmenes.

Si no es posible obtener esa información, solicitamos indicar los porcentajes y montos que recibe la DGAC de esas concesiones, con el objeto de deducir los volúmenes totales.

Respuesta:

**Remítase a la información adicional proporcionada a los licitantes.**

(ref. 844)

146. Acerca de la Remodelación del Edificio Terminal de Pasajeros:

a) Favor indicar, mediante una lista, los trabajos correspondientes a la remodelación del actual edificio terminal, exigida en el Acápite 2.4.4. de las Bases de Licitación.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

b) Confirmar que dichos trabajos corresponden principalmente a la ampliación del Terminal existente, hacia el Oriente y Poniente; y que la totalidad del alcance de todos estos trabajos podrá determinarse de la comparación de los planos de arquitectura del Anteproyecto Referencial con los planos As-Built disponibles en el MOP.

**Respuesta:**

**El término remodelación se refiere siempre a infraestructura existente, por lo tanto, se trata de remodelar y mantener el actual edificio del terminal internacional. Véase la Respuesta N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

(ref. 845)

147. Con relación al servicio telefónico:

a) ¿A quién (es) pertenecen las instalaciones telefónicas: central, líneas y puestos terminales ubicados en el actual Terminal Internacional?.

**Respuesta:**

**Las instalaciones telefónicas del Terminal Internacional incluyen una red de cableado estructurado, una central telefónica, tableros de distribución, aparatos telefónicos y todos estos forman parte del Contrato de Concesión entre la DGAC y CTC CORP. Al término de la concesión pasan a ser de propiedad de la DGAC. También existen teléfonos públicos y servicios de telefonía de Concesiones de otras compañías telefónicas. Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 36 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

b) ¿Cuáles son la relaciones contractuales entre el Aeropuerto y la C.T.C?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 36 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

c) ¿La central telefónica que desea conservar la DGAC será reubicada a un edificio de la DGAC?.

**Respuesta:**

**La central telefónica de la DGAC no es parte de la Concesión y no se contempla su reubicación por el momento.**

(ref. 850)

148. ¿Cuáles son los procedimientos, permisos y autorizaciones necesarios para efectuar las demoliciones, consideradas en el Capítulo 2.4. de las Bases de Licitación?.

**Respuesta:**

**Se trata de instalaciones DGAC en un recinto DGAC. Será coordinado a través del Inspector Fiscal.**

(ref. 852)

149. Entendemos que las ampliaciones de la planta de tratamiento de alcantarillado, planta de agua potable, colectores de alcantarillado y matrices de agua producto del uso de esos servicios por terceros y/o por la DGAC serán de responsabilidad de estos mismos. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 853)

150. Señalización estática. Por favor indicar ¿Cuáles serán los criterios a usar para la elaboración de la señalización de la vialidad lado ciudad y lado aire a desarrollar según lo exigido en el Capítulo 2.4 de las Bases de Licitación?.

**Respuesta:**

**Será en conformidad a lo señalado en el artículo 1.10.2, II, letra e), de las Bases de Licitación.**

(ref. 855)

151. Entendemos que el mantenimiento de las ayudas visuales no es de la responsabilidad del Concesionario. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 13 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 856)

152. Sobre la demolición de la Torre de Control:

a) Entendemos que los alcances de la demolición de la Torre de Control, del edificio de la DGAC y de los Salones de Protocolo existentes corresponden a una demolición masiva y no a un desmontaje. Por favor aclarar.

**Respuesta:**

**Sí. Remítase a lo señalado en las Respuestas N° 15, N° 43, N° 141 y N° 83, de las Circulares N° 4, N° 5, N° 6 y N° 7, respectivamente.**

b) En caso de ser un desmontaje, definir ¿Cuál es el destino de la estructura metálica?.

**Respuesta:**

**La estructura metálica será del Concesionario pero no se podrá utilizar en ninguna otra parte del proyecto a excepción de la rampa del estremo Oriente. Véase la Respuesta N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

c) ¿Se debe considerar traslado de mobiliario, de equipos, etc.? ¿A qué organismo se deben entregar? ¿Cuáles son los plazos y lugares de entrega?.

**Respuesta:**

**El mobiliario, decoración, equipos de todo tipo, etc. deberán entregarse a la DGAC en el aeropuerto AMB, al momento previo de la demolición masiva.**

(ref. 857)

**153.** Existe una cantidad importante de escombros ubicados entre el canal González (Y ≅ 1420 aprox.) y la futura calle de servicio (Y ≅ 1520 aprox.). El destino de estos escombros no está indicado en las Bases de Licitación, ni en el Anteproyecto Referencial. Por favor indicar las consideraciones para la evacuación de estos escombros, indicando el lugar de destino y los volúmenes ($m^3$) involucrados, para incluir el costo en el presupuesto de las obras.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta N° 41 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

(ref. 858)

**154.** En el punto 2.4.14 de las Bases de Licitación se indica "el Concesionario deberá realizar la demolición del edificio actual del SAG".

a) Indicar si se debe considerar una demolición o un desmontaje de las estructuras.

**Respuesta:**

**En este caso la infraestructura es de propiedad del SAG. Se deberá realizar un desmontaje a fin de rescatar los materiales de construcción que puedan ser reutilizados por dicha institución, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.**

b) Por favor indicar cual será el destino de los equipos y materiales retirados.

**Respuesta:**

**Los materiales rescatables, equipos, mobiliario, etc. son propiedad del SAG y serán retirados por dicha institución desde el aeropuerto. Los escombros deberán ser llevados por el Concesionario a botadero conforme a lo señalado en las Bases de Licitación.**

c) ¿Serán estos materiales de propiedad del Concesionario, o serán entregados a los organismos correspondientes?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la letra b) de esta consulta.**

d) En caso de que estos equipos y materiales sean de propiedad de un tercero, detallar el procedimiento y lugar de entrega, para considerar su costo en el presupuesto de las obras.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la letra b) de esta consulta.**

(ref. 859)

**155.** Entendemos, en las Bases de Licitación, Artículos 2.4.10 y 2.4.11, que el Concesionario, tendrá bajo su responsabilidad el servicio de suministro de agua y el servicio de alcantarillado para el Aeropuerto, utilizando las instalaciones existentes. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**No es así. El Concesionario se constituirá en usuario de las redes de agua potable y alcantarillado de la D.G.A.C.**

(ref. 872)

156. Entendemos que la exigencia de 100% de los aviones internacionales conectados en puentes de embarque es un criterio de diseño y un objetivo durante la explotación pero no una obligación contractual. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Mantener el funcionamiento de todos los puentes de embarque es de responsabilidad contractual del Concesionario. De este modo, el 100 % de los aviones de vuelos internacionales deberían poder conectarse a puentes de embarque, hasta un volumen de 9 millones de pasajeros al año.**

(ref. 873)

157. En el documento 1810-CD-IS-001 Criterios de Diseño de la Red General de Agua Potable se indica que existen cuatro sondajes con una capacidad total evaluada de 120 l/s, la que actualmente no está completamente explotada.

- ¿Cuáles son las características de los sondajes existentes?
- ¿Cuál es la capacidad de producción de agua de las instalaciones existentes actualmente operativas?.
- ¿Cuáles son los trabajos a ejecutar para alcanzar los 120 l/s?.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N°155 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 874)

158. Favor de suministrar el proyecto de ayudas visuales para las ampliaciones de la vialidad aeronáutica en las áreas del terminal de carga y del terminal de pasajeros, con la finalidad de definir los alcances del trabajo para los bancos de ductos y las cámaras bajo la responsabilidad del Concesionario, según lo indicado en el acápite 4.2.7 del documento 1270-CD-EE-001 del Anteproyecto Referencial.

**Respuesta:**

**Este proyecto debe ser elaborado por el Concesionario, en el proyecto definitivo.**

(ref. 875)

159. La dimensión del puesto de avión, ubicado en la fachada poniente de la futura ampliación del Edificio Terminal entre los ejes TB3 y TB5, está definida en categoría C (50m de ancho de estacionamiento), lo que está en contradicción con el plano del plan general a largo plazo 1000-DG-101 donde se contempla un avión en categoría E (75m de ancho de estacionamiento), y de otros documentos del Anteproyecto Referencial que indican para este estacionamiento un avión de categoría E, principalmente el plano 1700-VI-001. Favor de aclarar.

**Respuesta:**

**El proyecto contempla a partir del eje T1 y hacia el Poniente, 10 aviones de categoría E, con separación de 75 m entre ejes y 1 avión tipo NLA, todos en posición estructural (con puente de embarque). Los licitantes, al efectuar su oferta, deberán respetar estas consideraciones y, los ajustes que sea necesario realizar al Anteproyecto Referencial durante el desarrollo de la ingeniería de detalle.**

(ref. 876)

160. En el documento 1820-CD-IS-001 párrafo 4.1.3 se indica que "... la capacidad del colector Nueva Area Terminal de Pasajeros no es inferior a 63 l/s", esta indicación no es compatible con la capacidad de 35 l/s indicada en el documento 1250-CD-IS-001 párrafo 2.1 para el mismo colector. Por favor aclarar cuál es la capacidad a considerar.

**Respuesta:**

**Es válido lo señaldo en 1820-CD-IS-001 (63 l/s) del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 879)

161. ¿Cuál será la ubicación de las salas de control de los sistemas CCMS (Sistema de Control y Monitoreo Centralizado) y del CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) a cargo de la DGAC a ser consideradas según los documentos del Anteproyecto Referencial 1270-CD-EE-001 Criterios de Diseño de Electricidad y Corrientes Débiles y 1270-ET-IN-001 Especificaciones Técnicas de Equipos de Corrientes Débiles?.

**Respuesta:**

**La ubicación definitiva se definirá en el proyecto de ingeniería de detalles. No obstante lo anterior y dado lo complejo que significaría el traslado de estos sistemas desde su actual ubicación es recomendable mantener su ubicación actual y ampliar el área de acuerdo a los nuevos requerimientos. Véase la Respuesta N° 36 de la Circular Aclaratoria N° 4.**

(ref. 883)

162. Favor de entregar el desglose de las partidas correspondientes al edificio de la central térmica, de tal forma de completar el documento 1000-RP-DG-001 "Presupuesto de las Obras Terminal de Pasajeros" entregado con el Anteproyecto Referencial.

**Respuesta:**

**El presupuesto de la Central Térmica ha sido remitido a los licitantes.**

(ref. 888)

163. En los Criterios de Diseño de Climatización del Anteproyecto Referencial, entendemos que el sistema existente de climatización, del edificio actual Terminal Internacional, no va a ser modificado a un sistema de 4 tuberías. El cual sólo aplicará para la ampliación proyectada, tal y como se indica en el Anteproyecto Referencial. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**El sistema de cuatro tuberías se aplicará sólo a la ampliación del edificio.**

(ref. 890)

164. Según el Anteproyecto Referencial, Documento 1370-CD-EE-001 Criterios de Diseño de Electricidad y Corrientes Débiles, Acápite 2.1.2, los sistemas de corrientes débiles serán conectados y dependientes de los sistemas principales del edificio terminal.

Entendemos que el sistema de CCTV de la Torre de Control estará conectado al sistema a cargo de la DGAC, ubicado en el Edificio Terminal. Favor de confirmar.

Entendemos que el sistema de control de acceso estará integrado al sistema de control de acceso central y único ubicado en el Edificio Terminal. Favor de confirmar.

¿Quién estará a cargo de la operación del sistema de control de acceso único, ubicado en el Edificio Terminal, teniendo en consideración que este sistema estará controlando áreas a dedicación exclusiva de la DGAC, tal y como la Torre de Control?.

**Respuesta:**

**Véase la Respuesta N° 38 de la Circular Aclaratoria N° 4. No se debe contemplar la interconexión de los circuitos de corrientes débiles entre el terminal internacional y la torre de control y edificio anexo con la excepción de la telefonía.**



MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ARTICOS CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**La operación del sistema de control de puertas de acceso del terminal de pasajeros será de responsabilidad de la DGAC.**

**El mantenimiento preventivo y correctivo de todos los sistemas del terminal de pasajeros (CCTV, FIDS, PAS, CCMS, control puertas de acceso, centrales telefónicas, etc.) será de responsabilidad del concesionario. El mantenimiento de los equipos de rayos X será de responsabilidad de la DGAC.**

(ref. 892)

165. Para el diseño efectuado en el plano 1610-VI-001 de la vialidad circundante al Edificio Base y a la nueva Torre de Control, se solicita indicar las Especificaciones Técnicas y los Criterios de Diseño de las calles de acceso, estacionamientos, rampa de acceso peatonal, etc.

**Respuesta:**

**Para las calles de acceso y estacionamiento rige lo dispuesto en los siguientes Documentos del Anteproyecto Referencial:**

**1610-CD-VI-001 "Criterios de Diseño de la Vialidad - Sector Aeronáutico".**
**1610-ET-VI-001 "Especificaciones Técnicas Vialidad - Sector Aeronáutico y Ciudad".**

(ref. 893)

166. En el documento 1340-CD-IS-001 no están indicados los criterios de diseño para el edificio base de la Torre de Control. Por favor confirmar que dicho documento aplica también para el Edificio Base de la Torre de Control.

**Respuesta:**

**Los Criterios de Diseño y Anteproyecto Referencial se refieren al conjunto Torre de Control - Edificio Anexo.**

(ref. 894)

167. No se incluye un documento de Especificaciones Técnicas de Evacuación de Aguas de Lluvia para la Torre de Control y el Edificio Base. Por favor indicar si se entregará tal documento, o en su defecto si se hace referencia a otro documento del Anteproyecto Referencial.

**Respuesta:**

**Se incluyeron con el Proyecto de Alcantarillado Interior.**

(ref. 895)

168. Los documentos 1360-CD-FP-001 y 1360-ET-FP-001 no son compatibles. El documento 1360-CD-FP-001 menciona la instalación de sistemas de sprinklers, waterspray systems, sistemas FM-200 y CO2 en la Torre de Control, sin embargo el documento 1360-ET-FP-001 solamente indica extintores manuales. Por favor aclarar cual es la solución de sistema de lucha contra incendio a considerar.

**Respuesta:**

**En el caso de la Torre de Control prevalece el Documento 1360-ET-FP-001 del Anteproyecto Referencial; la protección contra incendio considerará un sistema de detección y alarma y extintores manuales. En el caso del Edificio Anexo, se considera además una red húmeda interior.**



MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES
AEROPUERTOS UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 896)

169. Los documentos 1360-CD-FP-001 y 1360-ET-FP-001 no especifican ningún sistema para el sistema de lucha contra incendio a implementar en el edificio base de la Torre de Control. Por favor aclarar cual es la solución de sistema de lucha contra incendio a considerar.

**Respuesta:**

**Véase la respuesta N° 168 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 897)

170. En el documento 1380-ET-AC-001 párrafo 2.6 se indica que "El estanque de expansión, tanto de agua refrigerada como de agua de calefacción..", sin embargo el sistema de climatización planteado en el documento 1380-CD-AC-001 solamente considera enfriamiento, la calefacción se realiza mediante resistencia eléctrica en los Fan-coils. Por favor confirmar que no se debe considerar el sistema de calefacción por agua.

**Respuesta:**

**Efectivamente, por un error de transcripción se hace mención al estanque de expansión de agua de calefacción en el párrafo 2.6 del documento 1380-ET-AC-001 del Anteproyecto Referencial.**

**Se confirma que no se debe considerar sistema de calefacción por agua.**

(ref. 898)

171. En el documento 2100-ET-EE-001, párrafo 1.2, se menciona la palabra "cliente". Por favor aclarar el significado y el sentido de esta palabra en el contexto.

**Respuesta:**

**Se refiere al MOP.**

(ref. 899)

172. En el documento 2100-ET-SH-001 párrafo 2.9.1 se hace referencia a dos tipos de hormigones H20 y H30, a los cuales se asignan resistencias mínimas a la compresión a 28 días de 300 kg/cm2 y 250 kg/cm2 respectivamente. Por favor aclarar si las resistencias mínimas a considerar son:
- H20 : 200 kg/cm2
- H25 : 250 kg/cm2
- H30 : 300 kg/cm2

**Respuesta:**

**Remítase a la Norma INN respectiva.**

(ref. 900)

173. En el documento 2100-ET-SM-002, párrafo 4.3.10 "Estructura Principal del Edificio Terminal". Entendemos que este párrafo se refiere a la estructura metálica principal del edificio terminal de pasajeros y no al terminal de carga. Por favor indicar a que estructura del terminal de carga se refiere este párrafo.

**Respuesta:**

**En el párrafo 4.3.10 "Estructura Principal del Edificio Terminal" en el Documento 2100-ET-SM-002 del Anteproyecto Referencial, se refiere al "Terminal de Carga" y "Edificio SAG", ya que es un documento general que compete a las estructuras definidas en el punto 1.2.10 "Descripción de las Obras".**



UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 901)

174. En el documento 2220-CD-IS-001, párrafo 1.2, la coordenada indicada del límite norte de la etapa I (X= 796) no es compatible con la coordenada indicada en el documento 2210-CD-IS-001, en el párrafo, 1.2 (X=769). Por favor indicar ¿Cuál es la coordenada válida?.

**Respuesta:**

**Ver plano 2220-IS-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 902)

175. En el documento 2220-CD-SH-001, párrafo 5.3, se indican solamente 2 tipos de hormigones H25 y H30, lo que no es compatible con el documento 2100-ET-SH-001, donde se indican hormigones H20 para fundaciones y H25 para estructuras. Por favor indicar ¿Cuáles serán los tipos de hormigón a usar, en caso de indicar H30 precisar en que tipo de estructuras se usará?.

**Respuesta:**

**En el Documento 2220-CD-SH-001, párrafo 5.3, del Anteproyecto Referencial, debieran aparecer citados los hormigones H20; H25; H30, ya que este documento al igual que el Documento 2100-ET-SH-001 del mismo Anteproyecto, tiene un carácter general y compete a varias estructuras, entre ellas: Terminal de Carga, Edificio SAG, Control de Acceso, Persona; Aduana.**

**Para determinar el tipo de hormigón a usar, se deberá remitir a los planos de cálculo existentes de los edificios mencionados; en caso de no existir el proyecto de detalle, se debe considerar que la fundación contempla H20 y losas H25 como mínimo (S.I.C.).**

(ref. 903)

176. En el documento 2220-CD-SH-001, se hace referencia al documento 3230-CD-SH-001. Este documento no ha sido entregado a la fecha. Por favor indicar si el número de documento 3230-CD-SH-001 es válido, en caso de respuesta afirmativa solicitamos la entrega de este documento.

**Respuesta:**

**En el primer párrafo del punto 7 del Documento 2220-CD-SH-001 del Anteproyecto Referencial, se señala un documento "Informe de Mecánica de Suelo" que debe ser generado por el Concesionario al ejecutar el Proyecto de Ingeniería de Detalle del proyecto definitivo.**

**El Documento 3230-CD-SH-01 no existe, pues en su lugar debiera decir 2220-CD-SH-001.**

(ref. 904)

177. En el documento 2220-CD-SM-001, párrafo 5.3 se indica el uso de una sola calidad de acero A42-27 ES, cualquiera sean los espesores a considerar. Dicha afirmación no es compatible con lo indicado en los documentos 2100-ET-SM-001 y 2220-ET-SM-001, donde se especifican acero A42-27 ES para espesores superiores o iguales a 5 mm y sino acero A37-24 ES. Indicar que tipo de acero su usará.

**Respuesta:**

**En el Documento 2220-CD-SH-001, párrafo 5.3, del Anteproyecto Referencial, debiera decir:**

**A42-27ES para e>5 mm.**
**A37-24ES para e≥5 mm.**

**De esta forma, se entiende que se deben considerar las dos calidades de acero, como se especifica en el Documento 2100-ET-SM-001 del mismo Anteproyecto.**

(ref. 905)

178. En el documento 2220-ET-SH-001, párrafo, 2.6, se indica que el hormigón a ser usado en la obra será H25. Indicar donde se usará el hormigón H30 mencionado en el documento 2220-CD-SH-001, párrafo 5.3.

**Respuesta:**

**Los Documentos 2220-ET-SH-001 y 2220-ET-SH-001, ambos del Anteproyecto Referencial, son generales y dan las consideraciones mínimas para el diseño y especificaciones de materiales y otros; de tal forma que para cada estructura en particular debiera generarse un proyecto a nivel de detalle, donde se especifique y justifique por cálculo, las calidades aludidas (H20-H25-H30).**

(ref. 907)

179. En los documentos del Anteproyecto Referencial se indica las características de diseño de varios sectores de pavimento asfáltico:

a) Indicar cual será el procedimiento de evaluación del estado de los pavimentos construidos por el Concesionario, para determinar si es necesario proceder a un recarpeteo de las calzadas.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

b) En caso de que este procedimiento sea una medición del IRI, indicar cuales son los límites de IRI a considerar.

**Respuesta:**

**Para los pavimentos del Area Aeronáutica, la evaluación de los mismos se realizará por los Indices P.C.I. (Pavement Condition Index) de acuerdo a lo establecido por la F.A.A.**

(ref. 909)

180. El actual diseño del acceso al Aeropuerto contempla una vía elevada con pasos superiores sobre la vía de salida del Terminal de Carga, según documentos 2610-CD-SH-001 y 2610-CD-VI-001. Por favor confirmar que las obras (por ejemplo los puentes sobre el canal González y otras obras de arte), realizadas por el Concesionario del Nuevo Acceso al Aeropuerto son compatibles con el Anteproyecto Referencial.

**Respuesta:**

**Las obras que actualmente construye el concesionario del Nuevo Acceso al Aeropuerto deberán ser evaluadas por el concesionario quien determinará su compatibilidad geométrica y estructural con el proyecto de ingeniería de detalles que desarrolle para el acceso al área de carga. A partir de este análisis podrá evaluar su refuerzo, reemplazo o utilización sin necesidad de modificaciones.**

(ref. 911)

181. En el Anteproyecto Referencial del Terminal de Carga se indica una lista de planos como parte del Anteproyecto Referencial, sin embargo no se han entregado los siguientes 53 planos:

- 2020-IS-001
- 2110-DG-001 / 2210-AR-001 hasta el 010 / 2210-IS-001 / 2220-IS-001 / 2240-IS-001 / 2260-FP-001 / 2290-AC-001.

- 2300-EE-001 hasta el 003 / 2300-IN-001 / 2310-AR-013 / 2390-AC-001 / 2390-AC-002.
- 2400-EE-001 hasta el 003 / 2400-IN-001 / 2410-AR-001 hasta el 015 / 2410-IS-001 / 2420-IS-001 / 2420-SH-002 / 2440-IS-001 / 2460-FP-001 / 2490-AC-001.
- 2610-VI-001 / 2610-VI-002 /2620-VI-002/ 2630-VI-001

Se solicita la entrega de estos documentos para completar el Anteproyecto Referencial. Así mismo se solicita la entrega de la totalidad de los planos y documentos del Terminal de Carga en archivo magnético.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 915)

182. Se necesitan aclarar de cargo de quién es el Permiso Municipal de Obras, del Concesionario o del MOP, tanto desde el punto de vista de los costos como de su tramitación.

**Respuesta:**

**Remítase al artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación. Además, véase la Respuesta N° 85 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

(ref. 917)

183. Para los Edificios del Terminal de Carga se entregaron Especificaciones pero ellos no figuran entre lo ítems a construir ni en el Presupuesto Oficial. Solicitamos nos indiquen si se deben incluir, en particular Bodegas y Oficinas y además:
2810-CD-AR-001 Edificio Equipamiento y Servicios
2810-CD-AR-002 Edificio Servicio Nacional de Pesca

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 918)

184. Solicitamos volver a publicar el plano 2010-DG-001 ya que la copia actual no es totalmente legible.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 919)

185. Los Planos 2110-DG-001 a 2110-DG-008 se entregaron fuera del listado. Si estos no son oficiales solicitamos la identificación de las áreas de plataforma y calles de rodaje a pavimentar así como los otros ítems allí incluidos.

**Respuesta:**

**Las áreas de plataforma y calles de rodaje del terminal de carga están definidas en el plano 2630-VI-001 "Plataforma de Aviones y Calles de Rodaje, Planta y Secciones" del Anteproyecto Referencial, Etapa 1. Las etapas 2 y 3 definidas en este plano no forman parte de las obras en Concesión.**

**El resto de los ítemes se encuentran identificados en el plano 2010-DG-001 y 2010-DG-002 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 920)

186. En el Volumen 9, Documento 2110-CD-AR-001-ANEXO 1 se detalla un listado de planos y documentos, de los cuales nos faltan los siguientes:

Documentos faltantes:

Volumen 9:

| | |
|---|---|
| 2100-CD-SH-001 | Criterios de Diseño Generales Estructura de H°A° |
| 2100-CD-SM-001 | Criterios de Diseño Generales Estructuras Metálicas. |
| 2110-RP-AR-005 | Terminal de Carga. Descripciones generales de Arquitectura. |

Volumen 10:

| | |
|---|---|
| 2210-RP-AR-001 | Edificio Módulo de Carga. Descripción del Anteproyecto. |
| 2220-CD-SM-001 | Criterios de Diseño Generales Estructuras Metálicas. |

Planos faltantes:

| | |
|---|---|
| 2020-IS-001 | Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Aguas Servidas. |
| 2040-IS-001 | Terminal de Carga. Anteproyecto General Alcantarillado de Agua de Lluvias. |
| 2110-DG-009 | Plano de Cerco de Seguridad y Cerco Frangible. |
| 2210-AR-001 al 10 | Planos de Arquitectura Edificio Terminal de Carga |
| 2290-AC-001 | Edificio Terminal de Carga. Sistema de Climatización Oficinas Terminal de Carga. |
| 2610-VI-001 | Planta y Secciones de Pavimentos en Acceso Terminal de Carga. |
| 2610-VI-002 | Perfiles Longitudinales y Secciones Tipo en Acceso Terminal de Carga. |
| 2620-VI-001 | Planta General y Secciones de Pavimentos en Zona Primaria. |
| 2620-VI-002 | Planta General y Secciones de Pavimentos en Zona Primaria. |
| 2630-VI-001 | Plataforma de Aviones y Calles de Rodaje, Planta y Secciones. |

Por el contrario, según el índice el Volumen 9 sólo falta el Documento 2100-CD-SM-001.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 923)

187. Se desea conocer el alcance de los trabajos del Contratista que se esta desarrollando las faenas de vialidad temporal, tratamiento y demolición de las carpetas asfálticas.

Asimismo se desea conocer en qué condiciones de tránsito vehicular deberá realizar sus faenas el Concesionario.

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá mantener en todo momento habilitadas dos pistas para el acceso al aeropuerto y dos de salida. Dichas pistas deberán permitir una velocidad de circulación mínima de 35 km/hora y contará a lo menos con un tratamiento superficial simple. Las vías de acceso y salida deberán contar con la señalización requerida para este caso por la Dirección de Vialidad del M.O.P.**

**El Concesionario, junto con el proyecto de Ingeniería de Detalles, deberá entregar al Inspector Fiscal el proyecto de pavimentación, señalización, iluminación y evacuación de aguas lluvias de todos los desvíos y caminos provisorios que realizará durante la construcción de las obras.**

(ref. 924)

188. Con fecha 18 de Agosto de 1997 se nos entregó un listado con los documentos y planos entregados a la fecha.

Revisado y comparado con lo que tenemos a nuestra disposición solicitamos a Ud. los siguientes documentos y planos faltantes:

TERMINAL DE CARGA
PLANOS, que faltan del listado, aparte de los que hemos solicitado en su oportunidad
2020-IS-001
2110-DG-001
Desde 2210-AR-001 al 2300-IN-001, ambos inclusive, del listado entregado
2310-AR-013
Desde 2390-AR-001 al 2420-IS-001, ambos inclusive, del listado entregado
2440-IS-001
2460-FP-001
2490-AC-001
2610-VI-001
2610-VI-002
2620-VI-002
2630-VI-001
TERMINAL DE PASAJEROS
DOCUMENTOS, que faltan del listado, aparte de los que hemos mencionado con anterioridad.
1000-RP-DG-102
1300-CD-AR-001
Por otra parte, existen planos entregado, que NO APARECEN en este listado, como por ejemplo los enviado en NOTA de Uds. de envío N° 33, 1220-AR-101 al 1310-AR-101.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn

- Consorcio Ferrovial - Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA PARTES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 9

SANTIAGO, 17 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, letra B) Oferta Técnica, número 6.- Especificaciones del Proyecto y de la Ejecución de la Obra (Documento N° 6), letra a) Presupuesto de Inversión, en el cuarto párrafo donde dice: "...deberán ser presentados en papel y en medios magnéticos (planilla con extensión .xls/Microsoft Excel versión 5.0 o superior).", se modifica por :

**"....deberán ser presentados en papel y en medios magnéticos (planilla con extensión .xls/Microsoft Excel versión 5.0 o superior). Los archivos magnéticos deberán contener todos los cálculos intermedios (fórmulas) que conlleven a los valores presentados en el Formulario N° 3."**

2. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, letra B) Oferta Técnica, número 8.- Programa de Financiamiento (Documento N° 8), en la letra a) Plan Financiero, se agrega el siguiente tercer párrafo:

**El licitante deberá acompañar la siguiente información según el plan financiero propuesto:**

- **a.1 Fuentes de financiamiento a utilizar (banca nacional, extranjera, institucionales, capital propio mayor al exigido en la presentes bases, etc)**
- **a.2 Estructuración del crédito: tabla de pago de intereses y amortización proyectada.**
- **a.3 Emisión de Bonos u otros, con sus principales condiciones económicas.**
- **a.4 Tasa de interés cotizada**
- **a.5 Plazo del financiamiento(s)**
- **a.6 Monto del financiamiento(s)**
- **a.7 Garantías a comprometer para la obtención del financiamiento.**
- **a.8 Condiciones que el consorcio se autoimpondrá para efectos de disciplina financiera.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

3. En 1.8.1.1 *Inspector Fiscal*, en el primer párrafo donde dice "...funcionario del MOP a quién el Director General de Obras Públicas, a recomendación del Coordinador General de Concesiones, haya encargado velar..." se modifica por:

**"...funcionario del MOP a quién el Director General de Obras Públicas, a recomendación del Director Nacional de Aeropuertos, haya encargado velar..."**

4. En 1.8.6 *Obligación del Concesionario de Entregar Información al Inspector Fiscal*, N° 5, se reemplaza la letra g) por la siguiente:

**g) Información de todos los ingresos percibidos por la sociedad concesionaria, debidamente desglosados. Esta información deberá ser entregada mensualmente, dentro de los 5 primeros días de cada mes. Cada ingreso, debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de la UF del día que efectivamente se percibió.**

5. En 1.10.2 *Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos*, I. Servicios Aeronáuticos, letra a) Sistema de Embarque/Desembarque, se reemplazan los párrafos tercero, cuarto, quinto y sexto por los siguientes:

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

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

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

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

6. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra e) Counters para compañías aéreas, se reemplazan los párrafos sexto, séptimo y octavo por lo siguiente:

**El 1° de Marzo de cada año, el concesionario presentará al Inspector Fiscal, para su aprobación, el mecanismo de asignación de counters informando de las compañías aéreas que operan en el aeropuerto y el número promedio de operaciones de vuelos que realizan éstas al año, el cual se lo remitirá, con los antecedentes correspondientes al DGOP. Este tendrá un plazo de 45 días para formular observaciones o para aceptar el mecanismo. Si nada dice en este plazo, se entenderá aprobado el mecanismo. En caso de formular observaciones, el concesionario tendrá un plazo de 30 días para realizar los**

cambios correspondientes.

El DGOP una vez recibido el mecanismo de asignación y la información correspondiente, tendrá un plazo de 15 días para consultar a los usuarios del sistema sobre el mecanismo, los cuales tendrán un plazo de 10 días para comunicar al DGOP sus observaciones al mecanismo. Si nada dicen en este plazo, se entenderá sin observaciones al mecanismo.

Los usuarios a consultar por el DGOP deberán representar, en conjunto, al menos el sesenta por ciento (60%) de las operaciones de vuelos del aeropuerto.

Para la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes, el Concesionario deberá presentar el borrador del mecanismo de asignación de Counters en los mismos plazos y forma señalados en 1.10.9 de las presentes bases.

El no cumplimiento de esta obligación autoriza al MOP a no dar la aprobación de Puesta en Servicio Provisoria de las instalaciones existentes.

La prestación del servicio comercial del sistema Cute (Common User Terminal Equipment) será realizado a través de la concesión existente con la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA). Se utilizará el sistema Cute OS.

La instalación y operación de equipos procesadores para transmisión de datos para el chequeo de pasajeros en los counters del aeropuerto será realizado por SITA.

Lo anterior podrá ser modificado a solicitud del concesionario dirigida al DGOP, aplicándose el mismo procedimiento de consulta a los usuarios descrito en el presente artículo.

7. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, letra g) Almacén de Venta Libre o Duty Free Shop, en el segundo párrafo donde dice: "... hasta el término de la concesión. Durante este período, el concesionario recibirá el 20% del monto que reciba la DGAC como resultado de la licitación de dicho Almacén de Venta Libre o de cualquier ..." se modifica por:

**"... hasta el término de la concesión. Durante este período, el concesionario recibirá el 40% del total de los derechos que paga el concesionario por la Concesión de dicho Almacén de Venta Libre o de cualquier..."**

8. En 1.10.3 *Obligaciones, derechos y disposiciones generales del concesionario en cuanto a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según el caso*, C. Disposiciones Generales, se agrega al final el siguiente punto C.20:

**C.20 El concesionario deberá respetar todas las normas y métodos recomendados internacionalmente y en especial el Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Seguridad, Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita.**

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORA

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

9. En 1.10.22 Infraestructura y concesiones existentes que se entregan a la sociedad concesionaria, se reemplaza el cuarto párrafo por el siguiente:

**Respecto del contrato y concesiones existentes, el concesionario percibirá de la DGAC, según corresponda, los ingresos que emanen de dichos contratos desde la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes. En cuanto al procedimiento de pago por concepto de contratos y concesiones existentes, se aplicará lo siguiente:**

**La DGAC informará al Inspector Fiscal, dentro de los primeros 10 días siguientes al mes vencido, el monto a pagar al concesionario por concepto de contratos y concesiones existentes, junto con la información de respaldo correspondiente.**

**El Inspector Fiscal, una vez notificado por la DGAC, revisará en un plazo máximo de 5 días la información y solicitará al concesionario su aprobación al estado de pago. Dicha aprobación será remitida a la DGAC para que en un plazo máximo de 5 días materialice el pago.**

**Si el concesionario tuviera dudas fundadas respecto del monto a pagar, rechazará el estado de pago y solicitará al inspector fiscal, revisar nuevamente la información proporcionada por la DGAC y el monto a pagar. El Inspector Fiscal dispondrá de un plazo máximo de 20 días, rigiendo para la DGAC el mismo plazo señalado en el párrafo anterior.**

**Después de aprobado el estado de pago por el Concesionario, por cada día de atraso en el pago que debe realizar la DGAC a éste, se aplicará el interés establecido en 1.14.8.**

10. En 3. *BASES ECONOMICAS*, se reemplaza el contenido del artículo por el siguiente:

**La Licitación de la Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago" se resolverá evaluando en la forma que se establece en las presentes Bases Económicas, aquellas Ofertas determinadas como técnicamente aceptables según lo dispuesto en 1.5.2.**

**3.1 FACTORES DE LICITACION**

**Se definen a continuación los factores de licitación que definirán la oferta económica del licitante:**

**3.1.1 Plazo de la concesión**

**En su Oferta Económica, el Licitante tendrá derecho a solicitar un plazo de la concesión denominado N. Este plazo será presentado según el Anexo N° 1**

**3.1.2 Tarifa por cada pasajero embarcado**

**En su Oferta Económica, el Licitante establecerá la tarifa que podrá cobrar por cada pasajero embarcado, denominada P. Esta tarifa será presentada según el Anexo N° 1.**

**La tarifa P deberá venir expresada en pesos al 30.06.97**

**3.1.3 Tarifas máximas por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos**

**En su Oferta Económica, el Licitante establecerá el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) que cobrará a los usuarios del aeropuerto por los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se indican a continuación:**

**$T_1$ = Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de counter para compañías aéreas, según lo señalado en 1.10.2, III, e).**

**$T_2$ = Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de oficinas para compañías aéreas, según lo señalado en 1.10.2, III, f).**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD CONCESIONES INTERSECTORIALES Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

$T_3$ = Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno construido, según lo señalado en 1.10.2, I, b) y c) y en 1.10.2, III, h).

$T_4$ = Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de área pavimentada o losa, según lo señalado en 1.10.2, I, b).

$T_5$ = Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno eriazo urbanizado, según lo señalado en 1.10.2, I, b) y c) y en 1.10.2, III, h).

$T_6$ = Tarifas máximas de Estacionamientos públicos para vehículos en general, según lo señalado en 1.10.2, III, c).

Adicionalmente al porcentaje de reducción de tarifas, antes señalado, el Licitante deberá prestar gratuitamente el servicio de transporte de equipaje dentro del terminal, señalado en 1.10.2, III, d), no pudiendo realizar cobro alguno a los usuarios de dicho servicio.

PRTM deberá ser un número entero positivo.

## 3.2 OFERTA ECONOMICA DEL LICITANTE

La Oferta Económica del Licitante deberá situarse en alguno de los tramos que se definen a continuación. Quedarán descalificadas todas las ofertas que no sitúen dentro de alguno de los tres tramos definidos.

### 3.2.1 Primer Tramo

La variable de licitación es el plazo N que podrá situarse entre los 180 y los 216 meses. El porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, será igual a cero. (PRTM = 0). La tarifa por pasajero embarcado P será de $3.000.- (tres mil pesos)

### 3.2.2 Segundo Tramo

La variable de licitación es la tarifa por pasajero embarcado P que podrá situarse entre los $601.- (seiscientos un pesos) y los $ 2.999.- (dos mil novecientos noventa y nueve pesos). El porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, será igual a cero. (PRTM = 0). El plazo de la concesión N será igual a 180 meses.

### 3.2.3 Tercer Tramo

La variable de licitación es el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, el cual deberá ser mayor o igual que cero y menor o igual que 100. ($0 \leq PRMT \leq 100$). La Tarifa por pasajero embarcado P será de $600.- (seiscientos pesos). El plazo de la concesión N será igual a 180 meses.

## 3.3 EVALUACION DE LAS OFERTAS ECONOMICAS

Sólo para efecto de la evaluación de las Ofertas Económicas se define el puntaje según se compita en un primer tramo a través del plazo de concesión solicitado, en un segundo tramo a través de la tarifa por pasajero embarcado solicitada o en un tercer tramo a través del porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Primer Tramo

Para todos los licitantes que soliciten un plazo de concesión dentro de los rangos definidos en 3.2.1, se determinará su puntaje como:

PUNTAJE = (216 - N) + (C-3)*5

Donde:

N: es el plazo presentado por el Licitante según se señala en 3.2.1.
C: es la Calificación Técnica obtenida por el Licitante en su Oferta Técnica.

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
AEROPUERTOS UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES PORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Segundo Tramo

Para todos los licitantes que soliciten una tarifa por pasajero embarcado dentro de los rangos definidos en 3.2.2, se determinará su puntaje como:

PUNTAJE = (3.000 - P) + (C-3)* 82,5

Donde:

P: es la tarifa presentada por el Licitante según se señala en 3.2.2.

C: es la Calificación Técnica obtenida por el Licitante en su Oferta Técnica.

La existencia de uno o más licitantes que compitan en este tramo, automáticamente descalificará a aquellos licitantes que compitan en el primer tramo.

Tercer Tramo

Para todos los licitantes que ofrezcan un porcentaje de reducción de tarifas máximas, según lo definido en 3.2.3, se determinará su puntaje como:

PUNTAJE = PRTM

Donde:

PRTM: el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) ofertado por el lictante para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según se señala en 3.2.3.

Será exigencia del concesionario, si la licitación se resuelve en este tramo, prestar gratuitamente el servicio de transporte de equipajes dentro del terminal, señalado en I.10.2, III, d), no pudiendo realizar cobro alguno a los usuarios de dicho servicio.

La existencia de uno o más licitantes que compitan en este tramo, automáticamente descalificará a aquellos licitantes que compitan en el primer y segundo tramo.

Adjudicación

La Concesión se adjudicará a aquel licitante cuyo puntaje haya resultado mayor en el tramo en que se haya competido.

En el caso de empate, la Concesión se adjudicará a aquel licitante que haya obtenido la mayor Calificación Técnica.

El Plazo de concesión, la tarifa por pasajero embarcado y el porcentaje de reducción de tarifas máximas deberán ser expresados en números enteros positivos. Los puntajes se calcularán con aproximación a un decimal.

Las tarifas máximas que podrá cobrar en definitiva el concesionario a los usuarios del aeropuerto para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos definidos en el presente artículo, serán los siguientes:

| | | |
|---|---|---|
| $T_1$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de counter para compañías aéreas. | UF 1,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_2$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de oficinas para compañías aéreas. | UF 1,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_3$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno construido. | UF 0,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_4$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de área pavimentado o losa. | UF 0,3 * (100- PRTM)/100 |
| $T_5$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno eriazo urbanizado. | UF 0,22 * (100- PRTM)/100 |
| $T_6$ | Tarifas máximas de Estacionamientos públicos para vehículos en general. | CVMi* (100-PRTM)/100 |
| | Servicio de transporte de equipaje dentro del terminal | Gratuito. No se permite cobro a los usuarios |

Donde : PRTM: Es el porcentaje de reducción de tarifas ofertado por el licitante.
CVMi: Es el Cargo Variable Máximo establecido en el artículo 1.6.55.1 de las bases de licitación de la concesión de la obra pública fiscal denominada "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez.", adjudicada según D.S. MOP N°20 del 12 de Enero de 1996, para un tiempo de permanencia "i" en el aeropuerto.

11. Se reemplaza el Formulario N° 3, Presupuesto de Inversión, del Anexo N° 2 de las Bases de Licitación por el siguiente:

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ

Formulario N° 3

EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

Ref.: punto B) 6.a). artículo 1.4.5 B.A.

PRESUPUESTO DE INVERSION

| ITEM | DESCRIPCION | UN. | CANT. | P. UNIT. U.F. | P. TOTAL U.F. |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES | | | | |
| | Permisos | | | | |
| | Redes Provisorias | | | | |
| | Empalmes Provisorios | | | | |
| | Letreros de Obras | | | | |
| | CAPITULO II : OBRAS PROVISORIAS | | | | |
| | Instalación de Faenas | | | | |
| | CAPITULO III : OBRAS CIVILES | | | | |
| | Movimiento de Tierras | | | | |
| | Trazado | | | | |
| | Niveles | | | | |
| | Excavaciones y Rellenos | | | | |
| | Obra Gruesa | | | | |
| | Fundaciones | | | | |
| | Pilotes | | | | |
| | Radier | | | | |
| | Losas | | | | |
| | Estructura Metálica | | | | |
| | Hormigón Armado a la Vista | | | | |
| | Albañilería | | | | |
| | CAPITULO IV : TERMINACIONES | | | | |
| | Tabiquerías de Construcción en seco | | | | |
| | Estucos y Enlucidos | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Cubiertas Metálicas | | | | |
| | Membranas de Impermeabilización | | | | |
| | Bajadas de Aguas Lluvias | | | | |
| | Juntas de Expansión | | | | |
| | Aislación Térmica | | | | |
| | Escaleras, Rampas y Barandas | | | | |
| | Ascensores, Terminaciones de los Equipos | | | | |
| | Escaleras Mecánicas, Terminac. de los Equip. | | | | |
| | Ventanales Perimetrales, Tabiques, Puertas | | | | |
| | Vidrios | | | | |
| | Puertas | | | | |
| | Quincallería | | | | |
| | Pinturas y Barnices | | | | |
| | Pavimentos y Terminaciones de Piso | | | | |
| | Cielos Falsos | | | | |
| | Baños con Terminación Completa | | | | |
| | Otras Terminaciones y Obras Anexas | | | | |
| | CAPITULO V : INSTALACIONES | | | | |
| | DISTRIBUCION INTERNA | | | | |
| | | | | | |
| | Agua Potable | | | | |
| | Alcantarillado | | | | |
| | Protección Contra Incendio | | | | |
| | Gas Interior | | | | |
| | Obras Eléctricas | | | | |
| | Corrientes Débiles | | | | |
| | Aire Acondicionado | | | | |
| | DISTRIBUCION EXTERNA | | | | |
| | Agua Potable | | | | |
| | Alcantarillado | | | | |
| | Sistema de Riego | | | | |
| | Sistema Evacuación Aguas Lluvias | | | | |
| | Electricidad | | | | |
| | | | | | |
| | CAPITULO VI : OBRAS EXTERIORES | | | | |
| | Reja Perimetral | | | | |
| | Paisajismo | | | | |
| | Desvío Canal González | | | | |
| | | | | | |
| | CAPITULO VII : OBRAS de URBANIZACION | | | | |
| | INTERIOR | | | | |
| | Demoliciones | | | | |
| | Zona Circulación | | | | |
| | Losa Hormigón sobre Canal González | | | | |
| | Zona Estacionamientos | | | | |
| | | | | | |
| | CAPITULO VIII : EQUIPAMIENTO | | | | |
| | Caseta Control ( Inmigración y Emigrac.) | | | | |
| | Puentes de Embarque Móviles | | | | |
| | Sistema de Manejo de Equipajes | | | | |
| | Equipo de Información de Vuelo ( FIDS ) | | | | |
| | Control Computacional Monitoreo del | | | | |
| | Sistema ( CCMS ) | | | | |
| | Sonorización ( PASS ) | | | | |
| | Muebles Concesiones | | | | |
| | Muebles Cip | | | | |
| | Muebles Sala de Espera ( Unid. Quintuples ) | | | | |
| | Señalética | | | | |
| | Sistema (CCTV) | | | | |
| | Sistema de Control de Acceso | | | | |
| | | | | | |
| | CAPITULO IX : PAVIMENTO AIRSIDE | | | | |
| | Plataforma | | | | |
| | Calles de Rodaje | | | | |

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO X : OTROS (Especificar) | | | | |
| | | | | U.F. | |

CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES
CAPITULO II : OBRAS PROVISORIAS
CAPITULO III : OBRAS CIVILES
CAPITULO IV : TERMINACIONES
CAPITULO V : INSTALACIONES
CAPITULO VI : OBRAS EXTERIORES
CAPITULO VII : OBRAS DE URBANIZACION INTERIOR
CAPITULO VIII : EQUIPAMIENTO
CAPITULO IX : PAVIMENTOS AIRSIDE
CAPITULO X : OTROS (Especificar)

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ

Formulario N° 3

AREA DE CARGA, ADUANA, ACCESO, SAG

Ref.: punto B) 6.a). artículo 1.4.5 B.A.

PRESUPUESTO DE INVERSION

| ITEM | DESCRIPCION | UN. | CANT. | P. UNIT. U.F. | P. TOTAL U.F. |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES | | | | |
| | Obras Preliminares | | | | |
| | CAPITULO II : OBRAS PROVISORIAS | | | | |
| | Obras Provisorias | | | | |
| | CAPITULO III : OBRAS CIVILES | | | | |
| | Demoliciones | | | | |
| | OTROS EDIFICIOS : | | | | |
| | Control de Acceso, Aduana y Sag. | | | | |
| | CAPITULO VI : OBRAS EXTERIORES | | | | |
| | VIALIDAD DE ACCESO | | | | |
| | Mov. Tierras y Pavimento | | | | |
| | Obras Civiles | | | | |
| | Obras Exteriores | | | | |
| | INSTALACIONES | | | | |
| | Instalaciones Exteriores | | | | |
| | CAPITULO VII : OBRAS DE URBANIZACION INTERIOR | | | | |
| | OBRAS DE URBANIZACION INTERIOR | | | | |
| | Demoliciones | | | | |
| | Control Acceso y Calle Interior | | | | |
| | Pavimentos SAG | | | | |
| | Servicio Pista | | | | |
| | Pavimentos Zona Transición | | | | |
| | Pavimento Estacionamiento Camiones | | | | |
| | Obras Exteriores | | | | |
| | CAPITULO IX : PAVIMENTOS AIRSIDE | | | | |
| | PAVIMENTOS AIR SIDE | | | | |
| | Plataforma | | | | |
| | Calle Aeronáutica | | | | |
| | Area Push Back | | | | |
| | Márgenes | | | | |
| | CAPITULO X : OTROS (Especificar) | | | | |
| | | | | | |

CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES
CAPITULO II : OBRAS PROVISORIAS
CAPITULO III : OBRAS CIVILES
CAPITULOVI : OBRAS EXTERIORES
CAPITULOVII :OBRAS DE URBANIZACION INTERIOR
CAPITULOIX : PAVIMENTOS AIRSIDE
CAPITULOX :OTROS (Especificar)

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ

Formulario N° 3

TORRE DE CONTROL Y EDIFICIO ANEXO

Ref.: punto B) 6.a). artículo 1.4.5 B.A.

PRESUPUESTO DE INVERSION

| ITEM | DESCRIPCION | UN. | CANT. | P. UNIT. U.F. | P. TOTAL U.F. |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES | | | | |
| | Permisos | | | | |
| | Redes Provisorias | | | | |
| | Empalmes Provisorios | | | | |
| | Letreros de Obras | | | | |
| | CAPITULO II : OBRAS PROVISORIAS | | | | |
| | Instalación de Faenas | | | | |
| | CAPITULO III : OBRAS CIVILES | | | | |
| | Movimiento de Tierras | | | | |
| | Trazado | | | | |
| | Niveles | | | | |
| | Excavaciones y Rellenos | | | | |
| | Obra Gruesa | | | | |
| | Fundaciones | | | | |
| | Pilotes | | | | |
| | Hormigón Armado ( Muros ) | | | | |
| | Radier | | | | |
| | Losas | | | | |
| | Estructura Metálica | | | | |
| | Albañilería | | | | |
| | CAPITULO IV : TERMINACIONES | | | | |
| | Tabiquerías de Construcción en seco | | | | |
| | Revestimientos | | | | |
| | Cubierta | | | | |
| | Membranas de Impermeabilización | | | | |
| | Bajadas de Aguas Lluvias | | | | |
| | Juntas de Expansión | | | | |
| | Escaleras, Rampas y Barandas | | | | |
| | Ascensores, Terminaciones de los Equipos | | | | |
| | Ventanales Perimetrales, Tabiques, Puertas | | | | |
| | Vidrios | | | | |
| | Puertas | | | | |
| | Quincallería | | | | |
| | Pinturas y Barnices | | | | |
| | Pavimentos y Terminaciones de Piso | | | | |
| | Pisos Accesibles | | | | |
| | Cielos Falsos | | | | |
| | Baños con Terminación Completa | | | | |
| | Obras Anexas | | | | |
| | CAPITULO V : INSTALACIONES | | | | |
| | Distribución Interna | | | | |



MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Agua Potable<br>Alcantarillado<br>Protección Contra Incendio<br>Obras Eléctricas<br>Corrientes Débiles<br>Aire Acondicionado<br><br>CAPITULO X : OTROS (Especificar) | | | | |
| | | | | | |

CAPITULOI :OBRAS PRELIMINARES
CAPITULOII :OBRAS PROVISORIAS
CAPITULOIII :OBRAS CIVILES
CAPITULOIV :TERMINACIONES
CAPITULOV :INSTALACIONES
CAPITULOX :OTROS (Especificar)

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ

Formulario N° 3

SUBESTACION ELECTRICA

Ref.: punto B) 6.a). artículo 1.4.5 B.A.

PRESUPUESTO DE INVERSION

| ITEM | DESCRIPCION | UN. | CANT. | P. UNIT. U.F. | P. TOTAL U.F. |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES<br>Permisos<br><br>CAPITULO III : OBRAS CIVILES<br>Movimiento de Tierras<br>Trazado<br>Niveles<br>Excavaciones y Rellenos<br>Obra Gruesa<br>Fundaciones Edificio<br>Fundaciones Equipo<br>Radier<br>Estructura Metálica<br>Hormigón Armado a la Vista<br>Albañilería<br><br>CAPITULO IV : TERMINACIONES<br>Tabiquerías de Construcción en seco<br>Estucos y Enlucidos<br>Cubiertas Metálicas<br>Membranas de Impermeabilización<br>Bajadas de Aguas Lluvias<br>Ventanales Perimetrales, Tabiques, Puertas y Ventanas de Aluminio, Celosías<br>Vidrios<br>Puertas<br>Quincallería<br>Pinturas y Barnices<br>Pavimentos y Terminaciones de Piso<br>Cielos Falsos<br><br>CAPITULO V : INSTALACIONES<br>Distribución Interna<br>Obras Eléctricas | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO VI : OBRAS EXTERIORES<br>Jardineras con Impermeabilización y Otros<br><br>CAPITULO X : OTROS (Especificar) | | | | |
| | | | | | |

CAPITULOI :OBRAS PRELIMINARES
CAPITULOIII :OBRAS CIVILES
CAPITULOIV :TERMINACIONES
CAPITULOV :INSTALACIONES
CAPITULOVI :OBRAS EXTERIORES
CAPITULOX :OTROS (Especificar)

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ

Formulario N° 3

CENTRAL TERMICA

Ref.: punto B) 6.a). artículo 1.4.5 B.A.

PRESUPUESTO DE INVERSION

| ITEM | DESCRIPCION | UN. | CANT. | P. UNIT. U.F. | P. TOTAL U.F. |
|---|---|---|---|---|---|
| | CAPITULO I : OBRAS PRELIMINARES<br>Permisos<br><br>CAPITULO III : OBRAS CIVILES<br>En General<br><br>CAPITULO IV : TERMINACIONES<br>Edificio Planta Central Térmica<br><br>CAPITULO V : INSTALACIONES<br>Obras<br>Eléctricas<br><br>CAPITULO X : OTROS (Especificar) | | | | |
| | | | | U.F. | |

CAPITULOI :OBRAS PRELIMINARES
CAPITULOIII :OBRAS CIVILES
CAPITULOIV :TERMINACIONES
CAPITULOV :INSTALACIONES
CAPITULOX :OTROS (Especificar)

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 11)

1. De acuerdo a lo señalado en 1.9.14 ¿Cómo se cancelará a los proyectistas que llevarán a cabo lo solicitado por la DGAC?.

**Respuesta:**

**El pago de los proyectistas, cuando proceda, será considerado dentro del costo de las obras compensadas o adicionales, no pudiendo exceder el 6% de dicho costo.**

(ref. 158)

2. En el apartado 1.10.2.III.g) "Almacén de Venta Libre o Duty Free, se hace referencia a lo que se percibirá una vez terminada la actual concesión.

¿Durante el nuevo período, el Concesionario solamente recibirá el 20% del monto que recibirá la DGAC?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 7 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 220)

3. 1.10.2 Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos
III. Servicios no aeronáuticos comerciales
A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios
g) Almacén de Venta Libre o Duty Free Shop

¿Es correcta la siguiente interpretación del segundo párrafo?
El concesionario recibirá el 100% del monto que reciba la DGAC por la actual concesión de Duty Free Shop.

Al terminar esta concesión la DGAC en conjunto con Aduana, licitará nuevamente la concesión del servicio de Duty Free Shop por el período que resta para terminar la Concesión Aeropuerto Internacional AMB de Santiago. Durante este período el concesionario recibirá el 20% del monto que reciba la DGAC como resultado de la licitación.

¿Existen limitaciones para que el concesionario postule al (a los) proceso(s) de licitación del Duty Free Shop?.

**Respuesta:**

**El Concesionario no podrá participar directamente. La DGAC y el Servicio Nacional de Aduanas, de acuerdo a sus facultades, podrán establecer restricciones o limitaciones a las empresas relacionadas de la sociedad concesionaria, cuando ésta opte por participar en los procesos previos de los nuevos Almacenes de Venta Libre que se instalen en el aeropuerto.**

(ref. 374)

4. La página 31 de las Bases de Licitación, en su párrafo 1.9.14 "Atribuciones del Directorio Nacional de Aeropuertos" habla de "modificaciones a las obras del contrato, ... que no implique modificaciones en las condiciones económicas del mismo", en el subpárrafo b) "realización de obras adicionales tales como obras de seguridad..." A qué se refieren estas modificaciones?... Podría darnos un ejemplo?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 519)

5. Página 62, 1.14.1

Algunos ingresos transitarán por la DGAC (impuesto de pasajeros o ingresos del duty-free).

En el caso del impuesto de pasajeros, proponemos que este impuesto sea cobrado por la compañía aérea a través del precio del tiquete de avión y pagado directamente al Concesionario para simplificar y asegurar el proceso.

Por otra parte, es necesario hacer figurar una referencia en caso de conflicto sobre la determinación del numero de pasajeros afectados por dicho impuesto (ej. Hoja de cargo de las compañías aéreas).

**Respuesta:**

**No se acepta la sugerencia. El artículo 1.14.1 establece el procedimiento a aplicar.**

(ref. 576)

6. Transferencia de los ingresos por contratos existentes.

| | |
|---|---|
| 1.10.2 (I) | b.3 |
| 1.10.2 (I) | c.3 |
| 1.10.2 (III) | h.4.2 |
| 1.14.1 | Sobre el pago al concesionario |

La DGAC cobrará los siguientes ingresos en su favor y en favor del concesionario:

- Tarifa por pasajero embarcado
- Ingresos por contratos y concesiones otorgados a los prestadores de los servicios de plataforma.
- Ingresos por contratos y concesiones otorgados a los prestadores de los servicios de catering.
- Ingresos por las concesiones vigentes en el terminal de carga.

¿Quién (la DGAC o el concesionario) será responsable de auditar y revisar los ingresos pagados a la DGAC por los distintos conceptos mencionados anteriormente?.

¿Quién asume la responsabilidad legal de que los ingresos recaudados por la DGAC son correctos?.

¿El concesionario tendrá algún recurso legal en contra de la DGAC o de los usuarios de los servicios para asegurar el derecho contractual a los ingresos provenientes de estas fuentes?.

¿Cuánto tiempo demorará la DGAC entre la cobranza de los ingresos y el pago al concesionario (ya está contestada en las bases para el punto 1.14.1, no así para los restantes)?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N°9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 583)

7. Hasta esta fecha no se ha establecido claramente el porcentaje de los ingresos del Duty Free que serán transferidos al concesionario. Por favor aclarar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 7 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 615)

8. Párrafo 1.10.2. III A) g) de las Bases Administrativas: ¿Cuál es la razón de cambiar el sistema por el cual recibirá los ingresos el concesionario del Duty Free después de terminar el presente contrato, o sea el concesionario recibe 100% de lo que recibe la DGAC durante la vigencia de este contrato, pero luego sólo 20% de lo que recibe DGAC?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 7 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 823)

9. En las Bases de Licitación de la Concesión, la sección 1.10.2 Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos, no hace mención a la prestación del servicio comercial del sistema CUTE (Common User Terminal Equipment), consistente en un sistema multiusuario, que es ofrecido normalmente por el Terminal para uso de las Líneas Aéreas, en los counters y oficinas de éstas.

Al respecto, les agradeceremos indicarnos si es posible ofrecer este servicio comercial, y de ser así:

a) ¿En qué categoría se clasificaría de acuerdo a las Bases?

b) ¿Cuáles serían las consideraciones que estima el MOP, para las condiciones comerciales a ofrecer?

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 6 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 959)

10. La Contraloría General de la República emitió un informe respecto a la no obligatoriedad de la cancelación de permisos municipales en proyectos de concesión por tratarse de propiedad fiscal. ¿Se deberán pagar Permisos Municipales de Obra para el Edificio Terminal de Pasajeros, Edificio SAG, Torre de Control y Edificio Anexo?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en el artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial-Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA PARTES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

# CIRCULAR ACLARATORIA N° 10

SANTIAGO, 17 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## 1 RECTIFICACIONES

1. En 1.10.2 *Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos*, II. Servicios No Aeronáuticos No Comerciales, se elimina la letra h), Servicio de Transporte Público al Interior del Aeropuerto.

2. En 1.10.2 *Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos*, II. Servicios No Aeronáuticos No Comerciales, se elimina la letra i) Servicio de Atención de Primeros Auxilios.

3. En 1.10.2 *Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos*, III. Servicios No Aeronáuticos Comerciales, letra i) Servicios de Transporte Público y sus Areas de Estacionamiento, se agrega como séptimo párrafo el siguiente:

   **Respecto del servicio de buses, por cada vez que estos ingresen al aeropuerto, se deberá contemplar la realización de un circuito interno de acercamiento al interior del recinto, contemplando a lo menos una parada en el terminal de carga y otra en el terminal de pasajeros. No se podrá realizar cobro alguno a aquellos usuarios que sólo utilicen dicho servicio para movilizarse dentro de las dependencias del aeropuerto.**

4. En *Circular Aclaratoria N° 2*, se reemplaza la Respuesta de la Consulta N° 59, por la siguiente:

   **Remítase a las Rectificaciones N° 9 y N°10 de la Circular Aclaratoria N° 8.**

   En *Circular Aclaratoria N° 2*, se reemplaza la Respuesta de la Consulta N° 62, por la siguiente:

   **Los antecedentes y estadísticas referenciales que se encuentran contenidos en el informe "Ampliación Area Terminal de Pasajeros Aeropuerto Arturo Merino Benítez - Informe Preliminar Estrategia de Desarrollo, Programa, Plan Maestro", no forman parte del Anteproyecto Referencial. Sin embargo los criterios allí señalados fueron considerados para la elaboración del Anteproyecto Referencial.**

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 334)

1. Puede la fase Bravo comenzar antes del 15/12/99 si el ala Oeste está terminada?. Puede el concesionario del Aeropuerto, recibir el 60% de la Tarifa por Pasajero embarcado una vez completada la fase Bravo, o sólo puede comenzar a recibir dicha tarifa el 15/12/99?. Si la tarifa por Pasajero embarcado no puede recibirse hasta el 15/12/99, se pueden comenzar a recibir otros ingresos (distintos a la tarifa por pasajero embarcado) si la fase Bravo es completada antes del 15/12/99?.

**Respuesta:**

**El plazo establecido para la Fase Bravo es máximo y la puesta en servicio se otorgará cuando se cumplan los requisitos establecidos en las Bases de Licitación.**

(ref. 375)

2. La página 40 de las Bases de Licitación, sub-párrafo i) "Servicio de atención de primeros auxilios". A nuestro entendimiento, el Gobierno de Chile a través de sus dependencias de salud, es quien provee al Aeropuerto AMB con el personal capacitado tanto para la provisión de Primeros Auxilios como Servicio Médico. Será el concesionario responsable de proveer sólo las instalaciones donde estas clínicas o puestos de atención operen o será también responsable de proveer los servicios de primeros auxilios y médicos?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 1 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 400)

3. 1.7.2.2.
A. ¿Puede el profesional a cargo de la obra ser extranjero y con título extranjero?

**Respuesta:**

**Debe ceñirse a la legislación vigente.**

(ref. 402)

4. 1.9. ¿Cuál será el mecanismo de compensación por concepto de lucros cesantes ocasionados por demoras, paralizaciones parciales o totales no imputables al concesionario?.

**Respuesta:**

**Los eventuales mecanismos de compensación, si hubiere lugar a ellos, se determinarán de conformidad con las Bases de Licitación.**

(ref. 491)

5. Página 29, 1.9.9 a)
Página 46, 1.10 III A h 4.2
Entendemos que, a contar del 2 de enero de 1999, la Concesionaria comienza a recibir parte de los ingresos de las instalaciones existentes, ingresos que son recaudados por la DGAC. No se establece un control que permita al Concesionario auditar los ingresos recaudados y los efectivamente percibidos por él.

Entendemos que los ingresos que son recaudados por la DGAC son solamente la tasa de pasajeros, los ingresos de duty-free y los alquileres de edificios controlados por la aduana y que los demás ingresos de las instalaciones son recaudados directamente por el Concesionario. Entendemos que el Concesionario tendrá derecho a participar en la negociación y acuerdo de los contratos que generan ingresos recaudados por la DGAC y

que pertenecen al Concesionario, así como en la negociación y acuerdo de sus modificaciones.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 1.10.22 de las Bases de Licitación.**

**La DGAC percibirá los ingresos de la tasa de embarque y de todas las concesiones con contratos vigentes con la DGAC. Una vez terminado el plazo de vigencia de las concesiones que ha otorgado la DGAC, el concesionario de Obra Pública otorgará las nuevas concesiones.**

(ref. 515)

6. Página 60, 1.12
Entendemos que el Concesionario tiene derecho a que se le reparen todos los daños que se le produzcan a causa o con ocasión de la suspensión, incluyendo el lucro cesante.
Referirse a nuestras observaciones sobre la Fuerza Mayor (articulo 1.2.2 (13) + articulo 1.9.3).

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 4 (ref. 402) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 559)

7. El artículo 1.10.2 número II, letra i) de las Bases exigen que el concesionario preste servicios de atención de primeros auxilios. Actualmente, el Gobierno proporciona personal y equipo, en tanto que la DGAC sólo proporciona el espacio. ¿Es la intención del MOP que el concesionario proporcione personal y materiales para prestar los servicios médicos, o puede cumplir con su obligación solamente entregando el espacio físico para que los mismos servicios sigan siendo prestados por el Gobierno?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 581)

8. Impacto especial que se aplica como una retención en los pagos que realiza la DGAC (2%), ¿afecta a esta concesión o no?.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 37° de la Ley N° 16.752, modificada por la Ley N° 17.931.**

(ref. 782)

9. 1.2.2
Anteproyecto Referencial

¿Es definido el Anteproyecto Referencial nombrado en las Bases de Licitación, como el listado de planos y documentos de las áreas de pasajeros y carga entregado a los licitantes según ORD.: N° 224 del 18 de Agosto 1997, Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales?.

**Respuesta:**

**El Anteproyecto Referencial lo conforman los documentos y planos enumerados en el listado entregado según ORD. N° 224 de 18/08/97 y sus complementos según ORD. N° 234 de 26/08/97, ORD. N° 237 de 28/08/97 y ORD. 251 de 04/09/97.**

(ref. 864)

10. Se sabe que la administración de los counters para la compañías aéreas del Terminal están bajo un contrato de subconcesión vigente.

- Entendemos que este contrato le será traspasado al Concesionario dentro del servicio definido en las Bases de Licitación, Acápite 1.1.0.2 Servicio Aeronáutico y No Aeronáuticos III Servicios No Aeronáuticos Comerciales, A) Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios e) Counters para compañías Aéreas. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N°9.**

- Agradeceremos transmitirnos todos los Contratos vigentes.

**Respuesta:**

**La información ha sido entregada a los licitantes.**

- ¿A quién pertenecen todo el material y equipamiento que actualmente sirven en los counters?.

**Respuesta:**

**El mobiliario de los counters pertenece a las compañías aéreas y los equipos procesadores para transmisión de datos para el chequeo de pasajeros en los counters pertenecen a la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA).**

(ref. 868)

11. En las Bases de Licitación, Acápite 1.10.2 Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, I Servicios Aeronáuticos, a) Sistema de Embarque/Desembarque, Párrafos 3 y 4, no se indica la misma política tarifaria para vuelos nacionales e internacionales. Por favor aclarar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 9.**

(ref. 913)

12. Con respecto a la Circular Aclaratoria N° 2, respuesta 16 a la pregunta 35:

Entendemos que la **autorización de demoler** el edificio de la DGAC, que incluye la torre de control, los servicios de la DGAC y el salón presidencial, será dada a más tardar 4 meses después de la recepción provisoria de la nueva torre de control y 8 meses después de la aprobación del proyecto detallado de la nueva torre de control.

**Respuesta:**

**No. Remítase a lo señalado en el artículo 2.4.3 de las Bases de Licitación.**

(ref. 963)

13. La supervisión de la seguridad en la plataforma de estacionamiento de aviones, ¿será responsabilidad de la DGAC o del concesionario?.

**Respuesta:**

**La supervisión de la seguridad en la plataforma de estacionamiento de aeronaves será de responsabilidad de la DGAC desde el punto de vista de su reglamentación y fiscalización.**

(ref. 971)

14. Respecto a la competencia de Bomberos, no se comprende el actual procedimiento de seguridad respecto a la actuación de éstos en los edificios en general del Aeropuerto AMB, pues es sabido que el SEI sólo tiene autorización para actuar en pista y plataforma, y que los Bomberos de Pudahuel- a quienes le correspondería el sector- están en una zona distante al Aeropuerto. Además, los actuales sistemas sofisticados de detección y alarma no están conectados a Bomberos.

a) ¿Se corregirá esto?

**Respuesta:**

**El servicio SEI del Aeropuerto puede intervenir en la extinción de incendios estructurales, pero existe prioridad de actuación para los procedimientos de extinción de incendios de aeronaves. Se actuará en la medida en que los medios disponibles no reduzcan la capacidad de intervención de este servicio en su función primaria.**

b) ¿Qué organismo será el responsable de extinguir eventuales incendios en las Terminales, Torre de Control y Edificio Anexo?.

**Respuesta:**

**El servicio SEI actuará en los términos señalados en a), interviniendo en todo tipo de incendios estructurales, pero no en desmedro evidente de su responsabilidad primaria relativa a aeronaves.**

**Bomberos de la ciudad intervendrá de acuerdo con un Plan previamente coordinado con la concesionaria.**

**Este criterio se aplicará igualmente a incendios en Torre de Control, con coordinación entre Bomberos de la ciudad y DGAC.**

(ref.975)

15. ¿Qué tipo de servicios médicos debe proveer el concesionario a los pasajeros y público en general en el Terminal de Pasajeros y Carga?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Rectificación N°1 de la Presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 977)

16. a) ¿Existe alguna normativa o criterio para el diseño y ubicación de la publicidad en el interior del Terminal de Pasajeros y áreas exteriores del Aeropuerto?.

**Respuesta:**

**Sí. La DGAC estableció los criterios generales, fijó los niveles de calidad y determinó la ubicación para publicidad existente en el interior del Terminal de Pasajeros., los cuales se encuentran a disposición de los licitantes en el Archivo Técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Miguel Claro N°1314, Santiago.**

b) ¿Cuál es la reglamentación que rige los actuales contratos?

**Respuesta:**

**Las Bases de Licitación con que se llamó a propuesta pública para los espacios y lugares de publicidad, son la reglamentación que rige en los actuales contratos.**

(ref. 978)

17. a) Se desea conocer el plazo máximo que tiene el concesionario para la utilización del actual Terminal Nacional.

**Respuesta:**

**Véase la Respuesta N°11 de la Circular Aclaratoria N°5.**

b) Al solicitar DGAC su demolición, ¿quién será el propietario del material de dicho terminal?

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 979)

18. Se desea saber qué compensaciones recibirá el concesionario por parte de la DGAC si esta última no cumple con el plazo de entrega comprometido para la habilitación y puesta en marcha de la Torre de Control.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 981)

19. Se requiere la entrega por parte del Dpto. de Concesiones del Plano General con los límites de las zonas definitivas del área de concesión del Aeropuerto con el fin de evaluar económicamente y operativamente el proyecto.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los licitantes.**

(ref. 991)

20. Con respecto al peaje del nuevo acceso al Aeropuerto:

a) Existirá un camino alternativo, libre de peaje?
b) En que fecha el cobro de peaje comenzará?
c) De coincidir el período de cobro de peaje con las labores de construcción. Los vehículos involucrados en la construcción del Aeropuerto deberán cancelar peaje?.

**Respuesta:**

**a), b) y c) Véase el D.S. N°20 de fecha 12 de Enero de 1996 que adjudica la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública denominada "Acceso vial Aeropuerto Arturo merino Benítez".**

(ref. 998)

21. ¿Se desea saber que compensación dará la DGAC u otro, si se producen atrasos a los plazos establecidos por proyecto, producto de incompetencias externas al concesionario?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 4 (ref. 402) de la Presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 1002)

22. ¿Qué mecanismo de cobro se aplicará al ingreso de vehículos relacionados con la obra en la nueva concesión del camino de acceso al aeropuerto?

Respuesta:

Véase D.S. MOP N° 20 del 12 de Enero de 1996.

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 66)

23. Planos 5102-AR-102 del Col. N°T-11, TD segundo piso, muestra salas higiénicas donde no hay un bar. Favor de aclarar esta circunstancia.

**Respuesta:**

**Debido a que el actual Terminal de Pasajeros ha sufrido modificaciones con posterioridad a su construcción no siempre los planos As-built muestran la realidad actual. En esos casos el licitante deberá efectuar, en esta etapa, el levantamiento correspondiente.**

(ref. 119)

24. En el ítem 1.4.5-6a, se solicita presentar el presupuesto de las obras de acuerdo al Formulario N° 3 y la presentación de un desglose de las obras en partidas con sus respectivos precios unitarios. Definir cuales son los precios unitarios solicitados.

**Respuesta:**

**Son los precios unitarios utilizados por el licitante en la elaboración de su oferta.**

(ref. 166)

25. En relación a los proyectos en que se deban entregar criterios y lineamientos agradeceremos a Uds. que se eliminen como exigencia, ya que en los documentos entregados ya existen dichos criterios y en el CD, aparecen más detallados los planos con sus respectivas instalaciones.

Por otra parte, se estarían mezclando dos sistemas, en la presente licitación, que son el de propuesta pública y el de concesiones, agradeceremos depurar el sistema y dejar la fase de completar proyectos a quienes se adjudiquen en definitiva la licitación.

**Respuesta:**

**Remítase a la Rectificación N° 9 de la Circular Aclaratoria N° 8.**

(ref. 256)

26. Además, en el mismo concepto anterior, agradeceremos proporcionarnos los gastos reales de mantención y operación de todas las vías de circulación, estacionamientos y plataformas Taxi Way, tanto rutinarias como anuales.

Además el organigrama con detalle del personal asignado.

**Respuesta:**

**No existe información disponible.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 431)

27. Equipamiento/Terminal de pasajeros
Se solicita aclaración al N° de ascensores ya que no coincide en las especificaciones 1100-ET-AR-142 y 1200-ET-ME-002.

**Respuesta:**

**El número de ascensores es el detallado en el Documento 1100-ET-AR-142. En el punto 1.3 del Documento 1200-ET-ME-002 sólo falta mencionar el ascensor EQ-1210-ME-109 ya que el detalle de sus características está incluido en ITEM 9 de los Anexos.**

(ref. 432)

28. Amplificación/Terminal de pasajeros
¿Qué tipo de amplificación y música ambiental existe actualmente en el terminal de pasajeros?.

**Respuesta:**

**Actualmente el Terminal Internacional de Pasajeros, cuenta con un sistema de megafonía automática marca Philips (PAS - Public Address System). El equipamiento permite además transmitir música ambiental a través de cintas.**

(ref. 527)

29. INTERRUPCIÓN o PERTURBACIÓN del Concedente
Se deben establecer normas que obliguen al Estado y sus órganos a no interrumpir o afectar en forma no prevista la construcción de la obras y la operación normal de la concesión, ni a hacerla más gravosa. Para este efecto se pide que se agregue la siguiente cláusula a las Bases:

**"x.x.x. Obligación de no interrumpir ni perturbar la construcción u operación de la concesión.**

Salvo lo previsto en las Bases de Licitación, el Estado de Chile y sus órganos dependientes se obligan a no interrumpir ni perturbar la construcción de las obras ni la explotación de la concesión y en general a no actuar en forma tal que haga más gravosa la operación de la concesión a la Sociedad Concesionaria. Con todo y con fundamento en razones de seguridad nacional o causa de utilidad pública el Concedente podrá realizar tales acciones, en cuyo caso el Concedente se obliga a dar aviso anticipado al Concesionario, de ser ello posible. Si se efectúan tales acciones por parte del Concedente, deberá acordar con el Concesionario las medidas necesarias para minimizar o eliminar las perturbaciones que de ello se sigan y deberá indemnizar al Concesionario de todos los perjuicios o costos adicionales que ello le signifique."
En consecuencia proponemos que se agregue a las Bases de Licitación la siguiente cláusula:

**Respuesta:**

**Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 528)

30. **"x.x.x. Responsabilidad por los servicios públicos y de gobierno**
Será de exclusiva responsabilidad y costo del Estado de Chile la operación, inversión en equipos, construcciones e instalaciones, ingeniería, ejecución, mantención y trabajos diversos, relacionados con los servicios públicos que se indica a continuación:

- reglamentación y control de la circulación aérea
- servicio de información de vuelo y plan de vuelo
- servicio de alerta y organización de los servicios de socorro
- meteorología
- bomberos
- servicios de salud

- seguridad, policía e inmigración
- aduana

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 544)

31. En relación a los cercos, favor indicar en forma consolidades cuáles son los cercos que se deben ejecutar. En diversos planos se señalan cercos, pero no existe claridad.

**Respuesta:**

**Para el Terminal de Carga, los cercos propuestos se indican en el Plano 2010-DG-001 "Obras Area de Carga en Concesión" del Anteproyecto Referencial.**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 552)

32. En el artículo 2.9.1 de las Bases, se establece que el Ministerio de Obras Públicas presentará una Declaración de Impacto Ambiental: ¿Cuándo y ante qué organismo se hará dicha Declaración? ¿Cuándo se espera tener aprobación de la misma Declaración?.

**Respuesta:**

**La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se presentó para su revisión y evaluación a la COREMA de la Región Metropolitana, con fecha 28 de Agosto de 1997. De acuerdo a lo establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), la DIA debe ser evaluada en un período de 60 días hábiles. Por lo tanto, se espera que la Resolución de Calificación Ambiental (RCA), sea obtenida en la primera quincena del mes de Noviembre.**

(ref. 553)

33. El artículo 2.9.3.1 de las Bases, modificado por la Circular Aclaratoria N° 1, establece que el estudio de impacto ambiental será sometido a la aprobación de la Unidad Técnica del Medio Ambiente (UTMA) del MOP. ¿Esta presentación al MOP es sin perjuicio de la presentación a la comisión del Medio Ambiente respectiva por parte del concesionario?. En otras palabras, ¿Será necesaria, además de la aprobación del MOP, una nueva aprobación por parte del COREMA (o CONAMA)? En caso de requerirse solamente la aprobación del MOP, ¿Cuál es el procedimiento para que ésta sea otorgada?.

**Respuesta:**

**El EIA que debe elaborar el Concesionario, sólo será revisado por la Unidad Técnica de Medio Ambiente (UTMA) del MOP. La elaboración de este EIA por parte del Concesionario, tiene por objetivo fundamental asegurar que el desarrollo del proyecto de ampliación se lleve a cabo en forma armónica con el medio ambiente y considerando la legislación ambiental pertinente.**

(ref. 554)

34. Quién estará encargado de presentar todos los permisos ambientales ante la CONAMA?.

**Respuesta:**

**El encargado de presentar y gestionar todos los permisos ambientales derivados de la DIA ante la COREMA de la Región Metropolitana, será el Concesionario.**

(ref. 555)

35. También en relación al concepto de estudio de impacto ambiental, solicitamos aclaración con respecto a si el estudio de impacto ambiental a que se refieren los artículos 2.9.3.1,

2.9.3.2 y 2.9.3.3 es el presentado al MOP o a uno a presentar al CONAMA o COREMA. Asimismo, solicitamos información con respecto a cuánto tiempo puede durar la aprobación del mismo estudio, ya sea por el MOP la CONAMA o COREMA.

**Respuesta:**

**El EIA que deberá elaborar el Concesionario será presentado para su revisión a la UTMA del MOP, la cual emitirá sus observaciones y comentarios en un período no superior a 30 días. Posteriormente, el Concesionario deberá incorporar dichos comentarios para lo cual dispondrá de 30 días. Una vez que sea entregado el EIA corregido, la UTMA tendrá 15 días para la revisión final.**

(ref. 561)

36. En relación al Presupuesto recibido de la DGAC, requerimos información con respecto en qué consisten los siguientes ítems:

(i) 38201105-0 Consumo de Bienes de Uso

**Respuesta:**

**Es una cuenta de gasto que corresponde al subtítulo 22, con excepción de los consumos básicos, efectuados en el ejercicio anterior, valer decir, corresponde a obligaciones no canceladas al 31 de Diciembre del año anterior.**

(ii) 38100601-5 Consumo Básico Ejercicio Anterior

**Respuesta:**

**Corresponde a aquellos consumos básicos cuya facturación correspondiente al inicio del período presupuestario, consideran días del mes de Diciembre del año anterior.**

(iii) 3720103-0 Consumos Básicos

**Respuesta:**

**Idem a ítem 38100601-5, corresponde a los consumos de electricidad, teléfono y consumo de gas y agua del año anterior, al mes de Diciembre , y que quedaron como obligaciones no pagadas en el año anterior.**

(iv) 3427116-K Otros Servicios Generales

**Respuesta:**

**Son gastos de otros servicios generales por servicios no incluidos en los rubros descritos como gastos de gestión.**

(v) 3421101-9 Alimentos y Bebidas para Humanos

**Respuesta:**

**Son gastos para la alimentación de funcionarios de la DGAC.**

(vi) 3423601 Productos Químicos

**Respuesta:**

**Son los gastos por concepto de adquisiciones de productos químicos para el Servicio de Extinción de Incendios (SEI). Incluyen también productos farmacéuticos.**

El ítem 3424601-7 (Materiales Utiles de Aseo) representa un costo considerable. ¿En qué consiste este ítem?. ¿El contratista que presenta el servicio de aseo proporciona también los materiales para hacer el aseo?.

**Respuesta:**

**Son los gastos por concepto de adquisiciones de artículos de limpieza, jabones, papel higiénico, etc. En general, todo producto de naturaleza similar destinado a ser consumido o usado en el aseo de las reparticiones del sector público. Estos materiales hasta el año 1996, eran suministrados por la DGAC al contratista que presta el servicio de aseo. A partir del año 1996, es el contratista quién proporciona estos elementos y forman parte del gasto del contrato.**

El ítem 3441103 (Mantenimiento y Repuesto de Maquinarias Equipos Auxiliares) también representa un costo considerable. ¿En qué consiste ese ítem?.

**Respuesta:**

**Son los gastos de mantenimiento y reparación de máquinas calculadoras, equipos de aire acondicionado, calentadores, cocinas, refrigeradores, TV, enceradoras, escritorios, kardex, sillas, muebles de casino, máquinas de escribir, etc.**

**El gasto proyectado para el año 1997 para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez es de 75 millones de pesos.**

(ref. 582)

37. Estudio del Impacto Ambiental. Pedimos aumento de plazo de la concesión en la misma proporción en que se vea retrasada por la aprobación de CONAMA.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 610)

38. Para la construcción del lado poniente del Terminal de pasajeros, una de las primeras obras a realizarse será la reubicación del acceso vial existente, para un área que aún no fue expropiada. Pedimos indicar la fecha prevista para la liberación del área y aclarar cuáles serán los procedimientos que deberá seguir el concesionario en caso que ocurran retrasos en el proceso de expropiación.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N°16 de la Circular Aclaratoria N°7.**

(ref. 613)

39. Se consulta lo siguiente:

a) De acuerdo a lo señalado en los Documentos 1100-RP-MA-101 y 1100-RP-MA-102, Bases Administrativas, ítem 2.9.3.1; y Circular Aclaratoria N° 1 punto 22, entendemos que El Concesionario deberá realizar un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto, que será sometido al SEIA y a la aprobación de la Unidad Técnica del Medio Ambiente.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en las Respuestas N° 32 (ref. 552), N° 33 (ref. 553), N° 34 (ref. 554) y N° 35 (ref. 555), todas de la presente Circular Aclaratoria.**

b) ¿Cómo puede evaluar el Licitante el efecto de eventuales demoras u otras consideraciones económicas relacionadas con la aprobación y permisos indicados en dichos documentos?. Se solicita aclarar.

**Respuesta:**

**Véase el artículo 22 N° 3 del D. S. MOP N° 900 de 1996.**

(ref. 647)

40. Aparentemente existen obras a construir sobre pavimentos existentes, que no se encuentran señaladas en planos respectivo, por ejemplo en eje x= -200 e y=430/620; entre x= -160/-220 e y=980/880.

**Respuesta:**

**Sector X = -160/-220 e Y = 980 / 880 corresponde al actual camino de salida del terminal de pasajeros y de acuerdo a los antecedentes del proyecto del Nuevo Acceso al Aeropuerto AMB (en construcción) será demolido por el concesionario del Acceso al Aeropuerto.**

**Sector X = -200 e Y = 430 / 620, corresponde a las calzadas de acceso y salida de Terminal, las que se propone no demoler en esta etapa y que sean aprovechadas como parte de los estacionamientos para camiones. No obstante lo anterior, el aprovechamiento de estas calzadas será definido por la ingeniería de detalles que desarrollará el Concesionario.**

(ref. 652)

41. En X= -200/300 e Y= 750 app. aparece un pavimento en plano 2010-DG-002, que no figura que se deba demoler. Sin embargo aparecen construcciones sobre dicho sector.
¿Se demolerá en un futuro o ahora?.

**Respuesta:**

**Este pavimento asfáltico no forma parte de las obras a demoler en la concesión. No obstante lo anterior, en caso de que el Concesionario construya módulos de carga en este sector, deberá demoler este pavimento de acuerdo a las especificaciones correspondientes del Proyecto Definitivo.**

(ref. 655)

42. Existe el AS BUILT "Plano de Coronamiento de plataforma" y queremos confirmar que corresponde a los rellenos de pomacita que se ejecutaron en el contrato anterior del aeropuerto.
De ser esto efectivo, necesitamos saber, en los sectores a construir en esta etapa, las cotas de terminación de dicha plataforma y si podrá dejarse dicha plataforma, excavando sólo lo necesario para dar cabida a la base chancada y pavimento.

**Respuesta:**

**Los rellenos efectuados para el control anterior del Aeropuerto (Nuevo Edificio Terminal) fueron controlados y corresponden a los Planos As Built.**

**Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario deberá verificar sus condiciones de compacidad y cotas, efectuando las compactaciones, cortes y recebos que se requieran para alcanzar las cotas de proyecto. Como mínimo deberá efectuar lo especificado en 3.4 "Preparación del Suelo de Fundación de Rellenos" del Documento 1100-ET-GE-001 Especificaciones Técnicas Movimiento de Tierras del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 656)

43. Se supone que en los sectores sobre estas plataforma de coronamiento no es necesario compactar y bastaría un escarificado y recompactación para proseguir con los rellenos de

los materiales que correspondan. Favor confirmar y rectificar, y si se confirma agradeceremos proporcionar las especificaciones.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 42 de la presente Circular Aclaratoria (ref. 655).**

(ref. 667)

44. Item 3.2.3 Descripción Of The Carousels.
Los carruseles identificados como circuit C;D;E;G y H deben ser suministrados totalmente nuevos o corresponden a una ampliación de 5 metros cada uno, conforme especificación "New Overall Length".

**Respuesta:**

**Los circuitos C, D, E, G y H deberán ser nuevos.**

(ref. 668)

45. Item 3.2.4 Flat Conveyor
Conforme a la especificación del ítem "Slats" tenemos el suministro de placas Planas en material plástico sintético (PVC) en color negro, con laterales apoyadas en "Skids" UHMW. Favor analizar la posibilidad de suministrar los equipos de recirculación /carruseles) estandarizados Rapistan Demag.

**Respuesta:**

**Se pueden usar CRESCENT PLATE CONVEYORS, basados en la existencia de los mismos en Arturo Merino Benítez.**

(ref. 669)

46. Item 3.3.1- Electrical Equipment.
¿Las especificaciones y cantidades corresponden a un tablero para cada circuito?.

**Respuesta:**

**Las especificaciones corresponden a un tablero por equipo.**

(ref. 670)

47. Item 5.1.- The Work Will Include.
Se está considerando que los equipos y componentes son idénticos para cada circuito de desembarque o sea las mismas longitudes, altura de trabajo y elementos de fijaciones. Favor indicarnos si existen diferencias.
En cada circuito tenemos un ítem identificado con "Strip curtain" falta especificación técnica a éste ítem.
Además, se debería suministrar en lo posible un plano de Lay Out ilustrativo de éstas Areas de trabajo ya que los documentos de la consulta no muestran la trayectoria de los transportadores con su respectiva ubicación.

**Respuesta:**

**Las longitudes de los equipos no es la misma para todos los equipos. La longitud de cada circuito está claramente identificada en la especificación.**

**Los elementos llamados Strip Curtain son items estándares para todos los fabricantes de correas transportadoras de equipaje. Son cintas formadas por capas traslapadas de medidas típicas.**

(ref. 687)

48. Punto 2. Chillers
Indicar si otros refrigerantes con potencial = 0 de destrucción del ozono son aceptables.

Respuesta:

**Sí, son aceptables otros refrigerantes con potencial = 0.**

(ref. 694)

49. Punto 4.3.7. Presurización de pasarelas...
La presurización como se pide llega a 10.000 $m^3$/hr. por puente de embarque. No se aprecia en terreno nada parecido; se ruega confirmar la exigencia o si se pueden usar cortinas de aire.

Respuesta:

**Las cortinas de aire no cumplen con la condición de presurización del puente de embarque. En terreno, ésto no se aprecia puesto que sólo entra en funcionamiento en caso de emergencia.**

(ref. 712)

50. Punto 2.1. Se especifica ductos de aluminio y se dan espesores, marcos y refuerzos. También se mencionan las normas Smaena que permiten elegir los espesores en función de los refuerzos. Aclarar que se debe usar.

Respuesta:

**En el capítulo VII (Conductos de aire), Pag. # 15, se entrega una tabla de equivalencia entre ductos galvanizados y conductos fabricados en aluminio. Esta tabla es extraída de las normas SMACNA. Por lo tanto el concesionario deberá considerar los refuerzos en función de los espesores entregados en la tabla.**

(ref. 713)

51. Punto 3.0 Se especifica aislación térmica de poliestireno expandido. En muchos lugares esta prohibido este material porque libera gases tóxicos (HCN) durante los incendios, que afectan gravemente a las personas. Favor especificar. Adicionalmente con las temperaturas y los rangos de variación de las mismas, especificados, los ductos de aluminio necesitaran ser aislados y no quedarán a la vista ni bien presentados. Aclarar si existen otras razones relacionadas con corrosión o excesos de humedad.

Respuesta:

**La Normativa Chilena no restringe el uso del material indicado. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario podrá utilizar otro tipo de aislación, tal como colchonetas de lana mineral tipo AISLAN ROLL, de una densidad de 40 kg/m3 y 25 mm de espesor, con lámina de papel aluminizado con un refuerzo de malla de hilo de fibra de vidrio en una de sus caras.**

(ref. 714)

52. Otros:
a) Los ventiladores especificados en los baños, individuales, no son aceptables para otros usos que no sean domésticos. El nivel de ruido aumenta con el tiempo y son de corta duración en uso intensivo.

Respuesta:

**Los ventiladores proyectados son ampliamente utilizados en gran parte de las instalaciones de este tipo. No se justifica el uso de ventiladores especiales (si es que lo hubiera) para el caso de baños individuales.**

b) No existe en Chile suministro eléctrico de 220 V/ 3 F/50 Hz.

Respuesta:

**No encontramos en los planos ni en las especificaciones técnicas donde se indique un motor de tales características. En todo caso, si estuviera indicado esto en algún lugar, agradeceremos omitir.**

c) El poner dos compresores en un sólo equipo de refrigeración del tipo split requiere de sistemas de tuberías de refrigeración de diseño y montaje especial para asegurar el retorno de aceite: hay demasiadas instalaciones quemadas por esta razón.

Respuesta:

**En el capítulo VII, párrafo D, se indica lo siguiente: En lo que se refiere a trampas de cañerías de refrigeración, se deben seguir las indicaciones de cada fabricante.**

d) La especificación de filtros de aire en base a arrestancia no se usa porque equivale a eficiencias de filtrado mínimas, no aceptables en las instalaciones modernas ni en lugares con polvo y smog. Debe referirse a una norma.

Respuesta:

**Los filtros que se deberán considerar en los equipos de aire acondicionado, deberán ser clase 2 (U.L.), con rango sobre el Standart Test de ASHRAE 52.1-92 a 25 - 30 % de eficiencia y una arrestancia de 90 - 92 %. De espesores de 1" y 2" según diseño del gabinete en el equipo.**

e) Sólo se especifican templadores o dampers antifuego (llama), no se especifican templadores antihumo.

Respuesta:

**No se ha especificado en ningún lado ambos tipos de templadores. En caso que el Concesionario estime necesario especificar templadores antihumo, deberá incluirlos en la etapa de Proyecto Definitivo.**

f) No hay en todas las especificaciones ninguna referencia para el anclaje de equipos, ubicados en altura o de gran tamaño, destinados a resistir los sismos.
Todos los puntos mencionados tiene una influencia muy importante en los niveles de calidad, operación y ahorro de energía de los equipos y sistemas propuestos, que se reflejaran no sólo en los valores de inversión inicial sino también en el comportamiento energético y de mantenimiento no sólo durante la época de la concesión sino principalmente en los años posteriores a ella.

Respuesta:

**No creemos que se trate de una obra de gran altura o equipos de gran tamaño; en todo caso tal como es indicado en las especificaciones técnicas. Pág. 12, el dimensionamiento de las bases y sus perfiles, pilares, apoyos, placas base, etc. será de cargo del instalador. Sin embargo, podemos agregar, que éste deberá someter a consideración del calculista de la obra el diseño de cada base, en acuerdo a los equipos que el considere.**

(ref. 720)
Si hay reducción de áreas en el terminal Internacional durante el desarrollo de la obra de remodelación-ampliación, es posible enviar las salidas y llegadas de vuelos al terminal Nacional en horas Nocturnas para trabajar en ese horario en el terminal a remodelar (este horario sería de las 22:00 a las 6:00 horas).

AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**No.**

(ref. 722)

54. Según las bases, las medidas de mitigación que deriven del Estudio de Impacto Ambiental, o de la declaración de impacto ambiental deberán ser implementados por el Contratista a su costo.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 727)

55. Definir diferencia entre cerco frangible y cerco.

**Respuesta:**

**Se entiende por cerco frangible a un tipo de cerco que delimita una área y que se ha diseñado especialmente para colapsar frente al impacto de un vehículo de emergencia.**

(ref. 733)

56. Ver listado anexo para el proyecto de Aire Acondicionado General.

**Respuesta:**

**Se definirá en la etapa de Proyecto Definitivo.**

(ref. 742)

57. Punto 4.3.7. Presurización de pasarelas...
La presurización como se pide llegará a 10.000m3/hr. por puente de embarque. No se aprecia en terreno nada parecido; se ruega confirmar la exigencia o si se pueden usar cortinas de aire.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta Nº 49 (ref 694) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 756)

58. Punto 2. Chillers
Indicar si otros refrigerantes con potencial= 0 de destrucción del ozono son aceptables.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta Nº 48 (ref. 687) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 775)

59. Punto 7.0
Se especifica un dosificador de productos químicos. Al no haber condensador no se considera necesario; el agua helada no necesita reposición y por lo tanto tampoco tratamiento.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta Nº 119 (ref. 711) de la Circular Aclaratoria Nº 8.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 776)

60. Punto 2.1.
Se especifica ductos de aluminio y se dan espesores, marcos y refuerzos. También se mencionan las normas Smacna que permiten elegir los espesores en función de los refuerzos. Aclarar que se debe usar.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 50 (ref. 712) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 781)

61. Se consulta lo siguiente:

a) En caso de adjudicarse la licitación al Consorcio, éste deberá desarrollar el 100% de los anteproyectos entregados por el Ministerio ¿El concesionario no tendrá impedimento para completar a dicho nivel los anteproyectos MOP con consultoras que no sean las que originalmente los prepararon?.

**Respuesta:**

**El adjudicatario de la concesión deberá desarrollar su proyecto de detalles con una Consultora distinta a la que originalmente preparó el Anteproyecto Referencial, por cuanto esta última actuará como supervisora del proyecto de detalles del Concesionario, sin perjuicio del derecho del MOP y la DGAC de contar con las asesorías que estimen pertinente.**

b) ¿El concesionario podrá completar los anteproyectos libremente con el equipo de personas que éste decida? En caso afirmativo, confirmar que no existirán vínculos a derechos de propiedad intelectual ni responsabilidades legales por el uso de los anteproyectos del Ministerio de Obras Públicas.

**Respuesta:**

**El Anteproyecto Referencial, tal cual ha sido entregado por el MOP, es propiedad de éste, por lo que el Concesionario puede usarlo libremente para el desarrollo de la ingeniería de detalles de esta licitación.**

(ref. 785)

62. 1.9.9
a)¿Cuáles son las características y cantidad de vehículos terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros que se transfieren al concesionario durante la puesta en servicio provisoria fase Alfa?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 794)

63. Equipamiento / Terminal de Pasajeros
¿Se puede incluir en especificación 1210-ET-ME-001 carruseles tipo Crescent Plate para sistema portaequipajes?.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 82 (ref. 348) de la Circular Aclaratoria N° 4.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CONTRALORIA ORIGINAL ACCEPTED CHILE

(ref. 795)

64. Equipamiento / Terminal de Pasajeros
¿Se puede aceptar en los puentes de embarque un tiempo de 2,5 minutos para llegar desde su posición retraída hasta su plena extensión, modificando lo dicho en especificación 1220-ET-ME-001?.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 182 (ref.623) de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 799)

65. Cintas transportadoras de equipaje / Terminal de Pasajeros
Ver esquema en donde los planos no coinciden con las especificaciones requeridas de los carruseles, la especificación de viraje en 90° de la cinta para depositar las maletas en el carrusel, no permite el diseño propuesto en los planos, debiéndose ampliar el carrusel hacia la izquierda superando el límite de las columnas y disminuyendo el espacio disponible hacia el muro. ¿Es posible una modificación de estas especificaciones?.

**Respuesta:**

**Las especificaciones y dimensiones mostradas son un Anteproyecto Referencial, por lo tanto dependiendo del fabricante escogido, el Concesionario deberá preparar el proyecto definitivo en la etapa de Ingeniería de Detalles.**

(ref. 807)

66. Conforme a los antecedentes proporcionados los días 22 y 26 de Agosto de 1997, en relación con concesiones a terceros, en una revisión sumaria, se observa que carecerían alguna de ellas aparentemente de resguardos, en cuanto no existirían boletas de garantía ni pólizas de seguros que respalden dichas concesiones.

En efecto no se garantizan los pagos de la concesión, con la respectiva boleta de garantía bancaria.
No se garantiza ningún tipo de riesgos, con la respectivas pólizas de seguros:

Por ejemplo existe una concesión que entrega la limpieza de las aeronaves (tanto por el interior como por el exterior a terceros) y recordando el accidente de una nave peruana, en que el equipo de limpieza no habría retirado las protecciones de algunos de los censores de vuelo, produciéndose lo que todos conocemos.

**Respuesta:**

**Los pagos de los derechos de concesión están amparados en boletas de garantía, salvo las concesiones de compañías aéreas. Adicionalmente, está establecido que el no pago de dos mensualidades da derecho a la DGAC para poner término de inmediato a la concesión.**

(ref. 811)

67. Existen algunas concesiones, que teóricamente no ocupan espacio físico, ya que no se les cobra por m2, por ejemplo FORM. N° 101 "LA MARMITE S.A." o el N° 034 "AMERIVAN AIRLINES INC." etc.

La consulta es dónde guardan ellos sus vehículos - provisiones - etc. Dónde queda su personal a la espera de prestar los servicios - etc.

La tasa que pagan, cubriría la ocupación eventual o permanente de algún espacio físico.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.S.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

Respuesta:

**Las concesiones que no ocupan espacios físicos en el Aeropuerto, como por ejemplo "La Marmite S.A.", no tienen derecho a ocupar espacios físicos en forma permanente o temporal.**

(ref. 841)

68. Respecto de la lista de personal que se desempeña en el Aeropuerto, que nos hicieran llegar mediante Ord. N° 144 del 12 de Junio de 1997 (adjunto una copia). ¿Cuáles de esos cargos utilizan áreas que no afectan a la concesión, es decir, se desempeñan en áreas excluidas de la futura concesión.

Respuesta:

**Se calcula que alrededor de 60 funcionarios son los que se desempeñan en el área de concesión.**

**Especialidades que se desempeñan en el área de concesión:**

- **Auxiliar Superior del Terminal,**
- **Constructor Civil,**
- **Chofer,**
- **Electricista Infraestructura,**
- **Información a Público,**
- **Mantenimiento General Edificio,**
- **Protección y Vigilancia,**
- **Supervisor de Plataforma,**
- **Supervisor de Terminal de Pasajeros,**
- **Supervisor del Terminal de Carga.**

(ref. 854)

69. Considerando que la explotación de los servicios de combustible estará a cargo de la DGAC, según el acápite 2.6.4.14 de las Bases de Licitación. Entendemos que en caso de un derrame de combustible en la plataforma de aviones, la responsabilidad respecto al medio ambiente no será del Concesionario; así como no será de su responsabilidad el solucionar dicho problema. Favor de confirmar.

Respuesta:

**El Concesionario no será el responsable solucionar los problemas de contaminación producidos, en caso de derrame de combustibles, sin perjuicio de lo dispuesto en la Resolución Ambiental del Proyecto.**

(ref. 877)

70. No se indica en ninguna Especificación Técnica del Anteproyecto Referencial que los radiares en general deben ser construidos sobre una sub-base granular. Confirmar y especificar.

Respuesta:

**Véase Respuesta N° 98 (ref. 209) de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 880)

71. En la actual área de salas de control ubicada entre los ejes T8'-T10 y TG-TH del segundo nivel +4.20, existen sistemas que quedarán a cargo del Concesionario y otros a cargo de la DGAC. Favor de definir los criterios para la reubicación de alguno de ellos, considerando que la operación conjunta es imposible en un área tan reducida.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

Respuesta:

**Las salas de control deben ampliarse hacia el recinto adyacente R2075, según las necesidades del concesionario.**

(ref. 881)

72. ¿Qué áreas de la ampliación del sector poniente y oriente del Edificio Terminal fueron mejoradas con pomacita durante la ejecución del proyecto del terminal existente? Favor indicar los m2 correspondientes, a los ejes de referencia entre los cuales se ubican dichas áreas.

Respuesta:

**Las áreas donde se efectuarán mejoramientos están definidos en Planos As Built de la primera fase (Obras Básicas) de la construcción del Nuevo Edificio Terminal.**

(ref. 882)

73. Acerca de los pilotes ejecutados durante la construcción del Terminal Internacional existente y que servirán para las ampliaciones oriente y/o poniente:
- ¿Qué pilotes, correspondientes a las ampliaciones oriente y poniente, están ya construidos? Favor de indicar la cantidad y ubicación con ejes.
- ¿Se han hecho los ensayos de carga y resistencia a los pilotes arriba indicados? Favor de confirmar y eventualmente entregar los resultados de dichos ensayos y/o las fichas de ejecución correspondientes.

Respuesta:

**Los pilotes construidos están indicados en los planos As Built de pilotaje. Allí se incluye la ubicación y tipo de los pilotes ensayados en Pruebas de Carga.**

**Los resultados de estas pruebas de carga, supervisados por la ITO durante la construcción deberán consultarse en el CEDOC de la DAP.**

(ref. 884)

74. En las especificaciones Técnicas de bajadas de agua de lluvia 1100-ET-AR-121 se indica 2 mm de espesor de pared para las tuberías de 4.1/2" de diámetro. Este espesor no es compatible con la norma de uniones tipo VICTAULIC especificada, la cual exige un mínimo de 3.1 mm para este caso.

Respuesta:

**El espesor indicado para las bajadas de aguas lluvia es un mínimo. En el proyecto de detalles puede aumentarse en su totalidad, o resolver la unión con una transición a un mayor espesor.**

(ref. 885)

75. Considerando que los documentos de Especificaciones Técnicas indican que los equipos a instalar, serán de iguales características que los actualmente instalados en el Terminal Internacional:
- Los actuales puentes de embarque demoran un tiempo de 2.5 minutos en llegar desde su posición completamente retraídos, hasta los 35 metros de plena extensión. En el punto 3.2.2.8 de las especificaciones técnicas 1220-ET-ME-001 se indica que este tiempo no debe exceder 1.5 minutos. Por favor, confirme que el requisito de 1,5 minutos, no es aplicable.
- En las especificaciones técnicas 1210-ET-ME-001 se indica en los puntos 3.2.4 y 6.2.2. que no se permiten carruseles tipo Plescent Plate. Este tipo de carrusel corresponde a los actualmente instalados en el terminal internacional. Por favor confirme si el uso del carrusel tipo Plescent Plate es posible.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA CHILE

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 182 (ref. 623) de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 886)

76. La información indicada en los documentos 1200-ET-ME-001 (párrafo 1.3) y 1100-ET-AR-144 (párrafo 1.1.1) no es compatible en los siguientes aspectos:
- EQ-1220-ME-109 y EQ-1220-ME-110 se indican entre el 1er. y 2do. piso en el documento 1200-ET-ME-001 y entre el 2do. y 3er. piso en el documento 1100-ET-AR-144.
- EQ-1220-ME-111 se indica con un desnivel de +4.20 metros en el documento 1200-ET-ME-001 y de +3.70 metros en el documento 1100-ET-AR-144.
Por favor indicar cuál es la información válida.

**Respuesta:**

**Los equipos EQ-1220-ME-109 y EQ-1220-ME-110 van entre el 2° y 3° nivel, según lo indicado en 1100-ET-AR-144. El equipo EQ-1220-ME-001 recorre una altura de 3,55 m, entre el nivel +4,20 y +7,75.**

(ref. 889)

77. El dimensionamiento del sistema UPS a ser instalado en la Nueva Torre de Control depende de la carga eléctrica de equipos electrónicos y/o de ayuda a la navegación, según lo indicado en el acápite 3.2.4.2 del documento 1370-CD-EE-001 del Anteproyecto Referencial. Favor de definir esta carga para poder especificar el sistema UPS a implementar.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 175 (ref. 564) de la Circular Aclaratoria N° 6.**

(ref. 891)

78. ¿Es necesario efectuar un mejoramiento en pomacita en el área de la nueva Torre de Control y del Edificio Base? El presupuesto referencial no considera partida alguna para estas obras.

**Respuesta:**

**Los trabajos de mejoramiento de suelos requeridos en el área de la Torre de Control y Edificio Base están definidos en el Documento 1000-RP-GE-001 Informe Geotécnico Pilotaje, Fundaciones Superficiales y Galería Técnica del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 906)

79. En el documento 2290-ET-AC-001, párrafo 2.4.1, indicar a que se refiere cuando se hace referencia a que "el sistema de control deberá controlar la marcha y la operación de la central térmica, incluidos los equipos enfriadores de agua, calderas y bombas". Entendemos que el sistema descrito en el documento 2290-CD-AC-001 se refiere al sistema de control y monitoreo del terminal de pasajeros. Por favor aclarar si el terminal de carga debe tener un sistema de control y monitoreo centralizado.

**Respuesta:**

**El terminal de carga no debe tener un sistema de control y monitoreo centralizado. Las unidades de aire acondicionado montadas sobre la techumbre son individuales y atienden un área de 12x12m. del sector de oficinas**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA EXTERNA CHILE

(ref. 908)

80. En relación al camino perimetral de la zona de estacionamiento del terminal de carga (planos 2120-TP-001 y 2620-VI-006):
- El lado sur queda emplazado sobre el oleoducto de SONACOL. A fin que el Concesionario pueda efectuar sus propias obras en el marco del cronograma solicitado en las Bases de Licitación ¿Cuáles son los alcances y las obligaciones de plazo de las obras a realizar por parte del Sonacol?.
- En el lado norte se emplaza muy cercano al canal de drenaje del área de plataforma del Terminal de Carga (Canal de Drenaje AAMB) por lo que será cubierto por el terraplén. ¿Debe considerarse un alargue de la obra de arte existente? ¿Cuáles son las características de las obras a considerar?.

**Respuesta:**

**a)En relación al oleoducto, el Concesionario deberá coordinar con SONACOL los trabajos a realizar en el área (Acceso y Zona Primaria), con el fin de cumplir el cronograma solicitado en las Bases de Licitación.**

**Además, el proyecto que se genere formará parte de la ingeniería de detalles que entregará el Concesionario para la aprobación del Inspector Fiscal.**

**b) De acuerdo a los niveles de rasante definidos para el estacionamiento de camiones y considerando un eventual aprovechamiento de la vialidad existente (Remítase a la Respuesta N° 38 -ref. 647- de la presente Circular Aclaratoria), no sería necesario un alargue de la referida alcantarilla.**

(ref. 910)

81. En el documento 2110-ET-DG-001 Especificaciones Técnicas de Demoliciones de Pavimentos de Hormigón del Terminal de Carga, Párrafo 4.2, se indica "corresponde a la demolición de los pavimentos de hormigón existentes en el área de estacionamientos de aviones señalados en el plano 2010-DG-002". Sin embargo en dicho plano, no se indica demoliciones de pavimentos de hormigón en zona de aviones, solamente en los caminos de acceso. Se solicita aclarar.

**Respuesta:**

**En esta etapa no se requiere la demolición de pavimentos en el área de estacionamiento de aviones.**

(ref. 912)

82. En el plano 2010-DG-002, se indica la demolición de pavimento en la zona de estacionamiento del terminal de carga, a partir de la coordenada Y= 613.0, a pesar de que dicho estacionamiento comienza en la coordenada Y= 445.04.
- ¿Se debe considerar la demolición entre las coordenadas señaladas?.
- ¿Qué sucede con el resto del acceso hasta la circunvalación Américo Vespucio, que queda en la ubicación de la nueva área de estacionamientos?.

**Respuesta:**

**Para la demolición del pavimento existente entre las coordenadas Y = 613 e Y = 445, Remítase además a la respuesta N°40 de la presente Circular Aclaratoria(ref. 647).**

**El resto del acceso (Y < 445), hasta la circulación Américo Vespucio, no se consulta su demolición en esta etapa**

(ref. 921)

83. También están faltando los planos correspondientes al Edificio Control de Acceso y Aduana a que se hace referencia en el Volumen 12 y son los siguientes:

2410-AR-001 Planta General de Control, Aduana y Equipamientos.
2410-AR-002 Planta Control de Acceso.

2410-AR-003 Cortes y Elevaciones.
2410-AR-004 Planta de Techo.
2410-AR-005 Planta de Cielos.
2410-AR-006 Planta Oficinas de Aduana.
2410-AR-007 Cortes y Elevaciones Oficina de Aduanas.
2410-AR-008 Planta de Techo Oficinas de Aduana.
2410-AR-009 Planta de Cielos Oficinas de Aduana.
2410-AR-0010 Estándares Generales.
2410-AR-0011 Detalles de Escaleras.
2410-AR-0012 Detalles de Baño.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los licitantes.**

(ref. 922)

84. Falta diseño de Pilotaje para los Pasos Superiores, para Acceso al Terminal de Carga y falta el diseño completo de los Puentes.

**Respuesta:**

**En el Documento 2630-CD-GE-001 Criterios de Diseño Geotécnica Fundaciones Pasos Superiores se entregan los parámetros geotécnicos a emplear en el Prediseño de Fundaciones.**

(ref. 927)

85. Para las fachadas de las rampas de embarque ¿Qué tipo de muro o cancel se utiliza en la parte inicial de las rampas?. Ejemplo: En el segundo nivel eje TH, T12, T11'. ¿Qué tipo de perfil tenemos?, ya que no está indicado en planos.

**Respuesta:**

**Esta información aparece en los planos de planta del segundo nivel (+4,20). Se trata de tabiques TE3 y TE5, según si detrás de las rampas hay recintos habitables o no.**

(ref. 928)

86. Para el área de remodelación del Terminal de Pasajeros, ¿Existen acabados en pisos, muros y cielos que se conservan?. Si es así, ¿Cuáles serían los recintos que se deben determinar así?.

**Respuesta:**

**En general, la obra existente se conserva. La razón es que la operación del edificio terminal no puede interrumpirse. No obstante, el Concesionario podrá decidirse a renovar los materiales que estime necesario, bajo su responsabilidad de operador. La decisión de cotizar esas superficies en el estudio de costos que cada Licitante esté haciendo, depende fundamentalmente de una política interna y propia de cada licitante, al respecto.**

(ref. 929)

87. En la misma área del terminal de pasajeros a remodelar para los elementos de baranda, ¿Cuáles se conservan y cuáles se renuevan?. Ejemplo: Detalle 1294-8, Plano 1294-AR-102, especificaciones sección 4, 1100-ET-AR-140.

**Respuesta:**

**El Anteproyecto referencial no contempla la renovación de barandas. Sin embargo, se deberá reponer las que resulten afectadas con la ampliación.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA PARTES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.S.O.P. MOP

(ref. 930)

88. Se requieren especificaciones de estructura, fijación y acabados del pedestal del puente de embarque.

**Respuesta:**

**El pedestal de los puentes de embarque es parte integral del equipo que se instale, y depende de sus especificaciones.**

(ref. 931)

89. Se requiere cuadro de especificaciones y acabados de puertas de toda el área de concesión, ya que la serie de especificaciones proporcionadas son incompletas.

**Respuesta:**

**Una de las tareas que claramente están entre las actividades de la Arquitectura de Detalles, es la elaboración de cuadros de puertas. Se sugiere considerar como criterio de diseño, la obra existente.**

(ref. 932)

90. El Aeropuerto Arturo Merino Benítez se encuentra definido, aprobado y construido en diversas etapas con anterioridad a la dictación de la Ley 19.300 y con mayor antelación incluso, a la dictación del reglamento D30 del 3 de Abril de 1997.

No es imaginable que este proyecto pudiera, originado en la presentación al SEIA, ser detenido en su avance. No debe olvidarse la publicidad y accesibilidad del trámite, que cuenta incluso con una etapa de Participación Ciudadana para discutir las nuevas ideas.

Hoy, proyectos recién iniciados en áreas de influencia directa e indirecta del Aeropuerto podrán presentar oposiciones a la ejecución de las nuevas etapas del viejo proyecto.

Consultamos acerca de la real necesidad de incorporar al SEIA el proyecto de Aeropuerto en sus etapas de operación. Creemos que sólo las actividades asociadas al diseño y construcción generarán impactos comprendidos en la Ley 19.300, no definidos con anterioridad. La eventual etapa de abandono está prevista con posterioridad al término de la concesión y entonces tampoco es un tema que deba abordar el concesionario.

**Respuesta:**

**La ley N° 19.300 requiere abordar todas las etapas (construcción, operación y abandono) de los proyectos que ingresan al sistema, independientemente de que sus impactos significativos se restrinjan a una sola de sus etapas. El EIA o DIA deberá demostrar cuando es que ocurren tales impactos.**

(ref. 933)

91. La Ley de Bases define quién debe presentar el proyecto al sistema (SEIA): el Titular. En la modificación del Aeropuerto en curso de licitación se busca llegar a ampliar sus instalaciones actuales donde coexisten actividades diversas. Sólo algunas de ellas serán operadas por el nuevo concesionario, quién no puede adquirir compromisos que representen a todos los actores.

El cumplimiento de las diferentes normativas será responsabilidad entonces no sólo del concesionario. Cabe entonces que el propietario del Aeropuerto (el Titular) sea quién se presente al SEIA y que entregue al futuro concesionario Especificaciones Ambientales que complementen las normativas vigentes.

De esta forma, el proceso de licitación sería independiente de los vaivenes de los trámites en el SEIA y cualquier compromiso, compensación y mitigación que se defina, que supere las Especificaciones Ambientales y restrinja la operación de aeropuerto, sería de cargo del propietario y no del concesionario.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ADICIONES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Esta forma de definir la presentación al SEIA elimina incertidumbres que el concesionario no puede despejar, y en consecuencia, permitirá presentar mejores ofertas. Se consulta acerca del acuerdo del Mandante con esta forma de actuar.

**Respuesta:**

**Remitase a lo señalado en la Respuesta N° 32 (ref. 552) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 934)

92. El concesionario estima adecuado que se impongan tratamientos a los residuos líquidos generados en otras áreas que deban luego conducir a la planta de tratamiento del Aeropuerto A. Merino Benítez. Debe existir la posibilidad, igualmente, de derivarlo mediante by-pass si se teme que pueda afectar el funcionamiento de la acción biológica en el acondicionamiento de los efluentes, previo a su disposición.

a) ¿Quién se hará cargo de financiar y operar estas instalaciones?

**Respuesta:**

**El Concesionario deberá financiar y operar estas instalaciones.**

b) ¿Quién será el responsable de este tipo de contaminación no generada por el concesionario y otras de igual índole, tales como: contaminación acústica, del aire (por emisión de partículas), y otros.

**Respuesta:**

**El Concesionario será el responsable de que se resuelvan los problemas de contaminación producidos, aún cuando no sean generados por él, sin perjuicio de lo dispuesto en la Resolución Ambiental del Proyecto.**

(ref. 939)

93. Durante la ejecución de las obras, según especificaciones del Anteproyecto Referencial, se deberá utilizar como árido el material pumacítico de color claro existente en el área de Pudahuel. Consultamos si existen restricciones ambientales para el empleo de este material.

**Respuesta:**

**La utilización de pomacita, o de cualquier otro material que se utilice como árido, deberá ser tratado de tal manera que no se generen emisiones de material particulado. La utilización de pomacita para relleno está descrito en la Respuesta N° 52 (ref. 607) de la Circular Aclaratoria N° 8.**

(ref. 942)

94. - ¿Qué pasa con aquellos factores ambientales como por ejemplo la niebla frecuente en Pudahuel, los que pueden inducir a riesgos de operación que afecten la seguridad y plan de funcionamiento del terminal?.
- ¿Hay que incorporarlos en el análisis?

**Respuesta:**

**No, no es necesario incorporarlo.**

(ref. 943)

95. En relación con el comportamiento ambiental Ruido, de acuerdo a antecedentes incluidos en el EIA preliminar, se hizo el análisis con la consideración de que el Ruido debido a la operación de los aviones no está directamente relacionado con la ampliación del terminal. Se hace mención también del hecho de que al aumentar el flujo aumentaría también el nivel de ruido. Se añade que no existen estudios previos respecto a este tema y se recomienda

realizar un estudio de modelación en base a antecedentes bibliográficos o mediante mediciones en terreno y modelación actual y futura de la situación.

- La consulta se refiere a la pertinencia de incluir este estudio de alto costo y duración en circunstancias que la ampliación probablemente no afectaría significativamente el nivel de ruido existente.
- ¿El estudio será obligatorio?
- ¿Será el estudio aplicable al área de carga?
- En caso de ejecutarse el estudio, ¿deben considerarse los aviones no comerciales (de guerra, por ejemplo)?.

**Respuesta:**

**La EIA Preliminar recomienda al MOP la realización de dicho estudio. En consecuencia es el MOP (Concesiones) quien debe decidir si lo realiza o no y como lo financia.**

(ref. 946)

96. El servicio de agua potable que abastece el aeropuerto:
- ¿ Está en condiciones técnico-legales para cumplir y seguir cumpliendo en el futuro con las normativas vigentes si se hacen más estrictas y esto a precios regulados?.
- ¿Recibirá el concesionario el correspondiente certificado de factibilidad de agua potable?.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 73 (ref. 534) de la Circular Aclaratoria N° 7.**

(ref. 947)

97. ¿Hay que descontar la fricción negativa de la admisible para obtener la carga útil en Tabla 3 del documento 1000-RP-GE-001?

**Respuesta:**

**Esto deberá definirse en el desarrollo de la Ingeniería de Detalle, como resultado de los Estudios Geotécnicos Complementarios que deberá realizar el Concesionario. Para efectos de prediseño se recomienda lo indicado en 1000-RP-GE-001.**

(ref. 948)

98. ¿Qué fórmula se recomienda para la carga de punta Pv en la página 5 del doc. 1000-RP-GE-001?.

**Respuesta:**

**Las fórmulas para determinar la capacidad de carga de punta se entregan en la página 4 del Documento, donde se define cada término de dichas expresiones.**

(ref. 949)

99. a) ¿Por qué las cargas de trabajo de los pilotes del párrafo 17.2 del doc. 1000-ET-GE-001 son menores que las recomendadas en la Tabla 3 de 1000-RP-GE-001?

**Respuesta:**

**El Documento 1000-ET-GE-001 se desarrolló durante la Ingeniería Básica del proyecto del Nuevo Edificio Terminal, mientras que el Documento 1000-RP-GE-001 se basó en los resultados posteriores de la Ingeniería de Detalle.**

b) ¿Cuáles deben usarse en el diseño?

Respuesta:

**Para efectos de prediseño se recomienda emplear los valores indicados en la tabla 3.**

(ref. 950)

100. ¿Cuáles son los criterios para determinar la carga de falla en las pruebas de carga de los pilotes?.

Respuesta:

**La carga de falle será aquella que sobrepase 2 veces la deformación permitida por el diseño estructural o en su defecto, 2 veces la carga de trabajo para cada decímetro de pilote de acuerdo a los resultados de cálculo de la Ingeniería de Detalle.**

(ref. 951)

101. ¿Se pueden usar los pilotes de la obra (existentes) como apoyo para las pruebas de carga?.

Respuesta:

**No, no es posible usar los pilotes de la obra (existentes) como apoyo para las pruebas de carga.**

(ref. 952)

102. a) ¿Cómo se determinarán las cargas admisibles de pilotes, por medio de fórmulas de Mecánica de Suelos como las del doc. 1000-RP-GE-001 o dividiendo la de falla de las pruebas de carga por un factor de seguridad?.

Respuesta:

**Se determinará en forma teórica de acuerdo al diseño a nivel de Ingeniería de Detalle que presente el Concesionario.**

b) ¿Cuál sería el factor?

Respuesta:

**No hay factor.**

(ref. 953)

103. Si se usan sistemas de fundación distintos de los recomendados, ¿qué requisitos específicos relacionados con Mecánica de Suelos, deformaciones admisibles, pruebas de carga, etc. es necesario cumplir?.

Respuesta:

**El Concesionario deberá entregar un estudio completo que compatibilice la interacción suelo-estructura y que demuestre la compatibilidad de respuesta de las fundaciones con la superestructura de proyecto. O sea, deberá justificarse tanto desde el punto de vista geotécnico como estructural.**

**Este estudio deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal.**

(ref. 954)

104. ¿Cuándo y dónde se pueden obtener informaciones como penetraciones normales, propiedades de las muestras, consolidaciones, ensayos de corte, valores C-Phi, etc. de los sondajes SG1 y SG8 citados en el doc. 1310-DV-GE-101? Estas informaciones son muy valiosas para preparar la propuesta.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA FISCALIA VISADOR

Respuesta:

**Estos antecedentes se encuentran en el CEDOC de la DAP. Corresponde al Capítulo 3.2 del Informe de Ingeniería Básica, en su versión final incluyendo la respuesta a observaciones del Inspector Fiscal del Proyecto.**

(ref. 955)

105. ¿Cuándo y dónde se pueden obtener informaciones sobre las pruebas de carga de pilotes hechas en el proyecto actual? Las entregadas en el Anteproyecto Referencial son insuficientes.

Respuesta:

**Los resultados de las pruebas de carga forman parte de los documentos entregados por el Contratista a la Inspección Fiscal. Estos antecedentes se pueden consultar en el CEDOC de la DAP.**

(ref. 956)

106. a) ¿Para qué zona sísmica debe diseñarse, la 2 como indica el doc. 1100-CD-ST-001 para estructuras metálicas, o la 3 del doc. 2200-CD-SH-011 para hormigón?.

b) ¿Significa lo anterior que en el diseño básico se usaron zonas distintas en las estructuras de acero y las de concreto?.

Respuesta:

**Los diseños de las estructuras metálicas y de hormigón, en la etapa de Ingeniería de Detalle, deberán realizarse para zona sísmica 2, de acuerdo a la definición de la Norma NCh 433 of. 93.**

(ref. 957)

107. ¿Es necesario especificar una resiliencia mínima para el acero estructural, como lo hicieron las normas norteamericanas después de las fallas en soldaduras observadas en los terremotos de Los Angeles de 1994 y Kobe de 1995?.

Respuesta:

**Esta materia deberá especificarla la empresa consultora que desarrolle el proyecto de Ingeniería de Diseño y detalle; en todo caso, la resiliencia mínima debe ser 27 (joules) a 20 grados Celsius según ensayo Charpy - ASTM - A6.**

(ref. 958)

108. ¿Qué porcentaje será necesario radiografiar en soldaduras de las estructuras metálicas?.

Respuesta:

**El Concesionario deberá cumplir con todos los requisitos y Normas indicadas en el Documento N° 1000-ET-SM-001 Especificaciones Técnicas para la fabricación de estructuras metálicas del Anteproyecto Referencial.**

**El Concesionario deberá contar con su propia organización para el control interno de la calidad e inspección de los elementos fabricados, previa a su entrega al Inspector Fiscal. Esta Inspección Interna del Concesionario deberá definir entre otros, el porcentaje de radiografías necesarias para garantizar la buena ejecución de su trabajo.**

(ref. 961)

109. En el actual Terminal Internacional de Pasajeros, uno de los puntos de congestión se produce en el hall del nivel + 8.20 (sector de salida/departure) y está relacionado al diseño de los counters y la organización de las filas asociadas, y circulaciones. En base a nuestras observaciones y en conversaciones con operadores de aerolíneas, ésta es una área muy

importante. También esto se muestra en los resultados de la encuesta a los pasajeros hecha por la DGAC. El diseño actual de la ampliación del sector de counters no se preocupa del problema de congestión, ni asume facilidades para su crecimiento.

a) ¿Qué alternativas de diseño fueron estudiadas por los arquitectos?
b) ¿Se tomaron en cuenta los intereses y necesidades de las líneas aéreas?

**Respuesta:**

**Sí, se tomaron en cuenta las necesidades de las líneas aéreas (no necesariamente sus intereses particulares). El diseño considera la ocupación compartida de los mesones entre el tráfico nacional e internacional, según la demanda diaria.**

(ref. 962)

110. a) ¿Existen reglas o normas que controlen los horarios de los nuevos vuelos (de llegada como de salida)?

**Respuesta:**

**No existen normas que controlen nuevos vuelos de llegada o salida, pero se utiliza un procedimiento de coordinación previa entre las líneas aéreas, CUTE, Gerencia de Terminales y Gerencia de Operaciones del Aeropuerto, previo informe positivo de la Dirección de Operaciones Aeronáuticas de la DGAC.**

b) ¿Existe un control por análisis del comportamiento de las horas peak en relación a la capacidades de las pistas y del terminal?.

**Respuesta:**

**Existe un control de análisis de horas peak en relación con las capacidades de la pista, el que es ejercido por la Gerencia de Operaciones del Aeropuerto.**

c) ¿Existe una agenda de coordinación (schedule coordination process) formal de I.A.T.A. para Santiago?.

**Respuesta:**

**No existe una agencia de coordinación formal IATA para Santiago.**

(ref. 964)

111. Se desea conocer el documento de Recepción de Obra con que cuenta el actual Terminal Internacional de Pasajeros, como asimismo el monto del pago municipal y los $m^2$ cancelados.

**Respuesta:**

**La información ha sido entregada a los licitantes.**

(ref. 965)

112. a) Se desea saber en qué status municipal y legal están cada una de las obras que forman parte de la concesión.

**Respuesta:**

**A contar del año 1994, y ante la necesidad de contar con el certificado de recepción definitiva de las edificaciones exigido para obtener patente comercial, se estableció un procedimiento de acuerdo entre la DGAC y la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, a fin de que toda obra debe presentar el proyecto para la aprobación y pagar los derechos correspondientes.**

**Adicionalmente, véase la Respuesta N° 86 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

b) En relación a lo anterior, ¿deberán ser recepcionados previamente?

**Respuesta:**

**Deberán ser recepcionadas previamente por la autoridad aeronáutica, quien deberá emitir los certificados de verificación de ejecución y conformidad.**

c) ¿Quién realiza este trámite y financia tales costos?

**Respuesta:**

**Toda la tramitación la deberá ejecutar el concesionario a su entero costo.**

(ref. 966)

113. Se desea obtener copia de la factibilidad de alcantarillado de aguas servidas y valores referenciales por cobro de estos servicios.

**Respuesta:**

**El Aeropuerto Arturo Merino Benítez se encuentra fuera del Territorio Operacional de E.M.O.S. Los servicios sanitarios (agua potable y alcantarillado) son entregados a los usuarios del Aeropuerto por la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.). El valor de las tarifas de agua potable y alcantarillado debe solicitarse directamente a esta entidad.**

(ref. 967)

114. Existen zonas dentro del actual Terminal Internacional de Pasajeros con niveles lumínicos inferiores a los presupuestos por el Proyecto Referencial.

a) ¿Qué se hace en este caso?

**Respuesta:**

**No deben contemplarse modificaciones a los actuales niveles de alumbrado del actual Terminal Internacional.**

b) ¿Se debe modificar el actual proyecto ya ejecutado, ampliar tableros eléctricos, y emplear medidas correctivas?

**Respuesta:**

**No debe modificarse el actual proyecto ya ejecutado. Si debe considerarse las instalaciones provisorias para mantener el servicio existente, durante las obras de Ampliación del Terminal.**

(ref. 968)

115. En zonas exteriores aledañas al Terminal de Pasajeros existe iluminación que no cumple con la condición cut-off solicitada para tal lugar. ¿Será necesario reemplazarlas?

**Respuesta:**

**No debe modificarse instalaciones en esas zonas aledañas.**

(ref. 970)

116. Respecto al proyecto de combate contra incendio existen diferencias entre la normativa chilena y las normas americanas, siendo la americana más restrictiva en cuanto a detección

y combate mientras que la normativa chilena es más restrictiva respecto a resistencia de los elementos y materialidad.

a) ¿Con cuál criterio se construyó la primera etapa del actual Terminal Internacional de Pasajeros?.

b) ¿Cómo fue recepcionado por la Autoridad Competente?.

c) ¿Cuál criterio se aplicará en la ampliación?

d) ¿Debe aplicarse retroactivamente al actual Terminal Internacional de Pasajeros una medida correctiva al momento de la ampliación?.

Respuesta:

**De acuerdo a lo señalado en los Criterios de Diseño Sistema de Protección Contra Incendio, se deberá dar cumplimiento a las Normas de NFPA (americanas). El criterio utilizado en el proyecto original también fue dar cumplimiento de dicha Normativa. Respecto de la "Autoridad Competente", este fue la Inspección Fiscal de la época, no existiendo otras instancias de recepción de las obras del sistema de protección contra incendio.**

(ref. 972)

117. Si el actual Terminal Internacional de Pasajeros no cumple con las condiciones y niveles propuestos por las especificaciones técnicas del Proyecto Referencial respecto a materialidad, sistema de climatización, seguridad, iluminación, combate contra incendio, y otros, ¿deberá ser mejorado?.

Respuesta:

**Véase Respuesta N° 2 de la Circular aclaratoria N° 7 (ref. 69).**

(ref. 973)

118. La actual vía de acceso vehicular al nivel + 8.20 no cumple la norma chilena en relación a velocidad (35 km/h) vs. radio de giro.

a) ¿Se requiere saber qué norma de diseño se aplicó?
b) ¿Debe ser modificado según la norma más restrictiva?
c) ¿A qué organismo contralor le compete: Transporte, DAP, DGAC u otro)?

Solicitamos respuesta a estas preguntas tomando en consideración que la velocidad difícilmente se puede disminuir si se requiere obtener un buen servicio, y que con la ampliación del Terminal en el costo oriente (fase Charlie) esta condición se hace más crítica pues incorpora accesos adicionales al Terminal en la zona de curvas, sin protección y con eventual riesgo para los pasajeros.

Respuesta:

a) **De acuerdo a los antecedentes disponibles, los radios de curvatura de las curvas ubicadas entre los edificios terminales fueron diseñados para una condición de restricción de velocidad máxima de 20 km/hr.**

b) **No, el viaducto no será modificado en esta etapa, para el horizonte de 9 millones de pasajeros anuales. El proyecto de señalización y de demarcación que desarrollará el Concesionario deberá incorporar esta restricción de velocidad.**

c) **El proyecto de detalles deberá contar con la aprobación de la Inspección Fiscal.**

(ref. 974)

119. Se solicita conocer el actual sistema de aseo de baños y extracción de desechos desde los aviones, con el fin de certificar que no interfieran con el sistema general de alcantarillado y basuras, y que no generen problemas respecto al impacto ambiental.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA PARTES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**El actual sistema de evacuación de desechos de aseo de baños y extracción de desechos desde los aviones, lo efectúan las empresas de servicios contratadas, recolectándolas en bolsas de polietileno, las cuales son transportadas a vertederos autorizados.**

(ref. 976)

120. Respecto a la señalética se requiere saber:
a) ¿Si será necesario mantener el actual diseño de la señalética existente tanto en el interior del Terminal de Pasajeros como en el exterior del aeropuerto?.
b) ¿Con qué normativa, especificaciones, logos, colores, materialidad, sistema, etc. se debe realizar la señalética tanto de información, advertencia y otros?.
c) ¿Se puede modificar y proponer un diseño alternativo?

**Respuesta:**

**La señalización vial se regirá por lo estipulado en los Documentos 1610-ET-VI-001, 2610-ET-VI-001, ambos del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 980)

121. Se solicita definir cierros perimetrales para zonas contiguas al área de Torre de Control y Edificio Anexo.

**Respuesta:**

**La ubicación de los cierros perimetrales se encuentra definida en el plano 1100-DG-004 "Disposición General de Cercos en la Concesión". El detalle de cierros, cercos frangibles, portones, etc. será definido en la ingeniería de detalles que desarrollará el Concesionario.**

(ref. 982)

122. Se requiere saber en qué etapa y quién deberá construir el nuevo Salón General (N° 6 del plano # 1000-DG-105) y Area de Prueba de Aviones (N° 24 del plano # 1000-DG-105).

**Respuesta:**

**Estas obras no forman parte de la Concesión. Véase Respuesta a la pregunta N° 170 de la Circular Aclaratoria N° 6 (ref. 545)**

(ref. 983)

123. Las proyecciones del flujo de pasajeros hacen suponer que la superficie del Terminal de Pasajeros podría verse afectada-en las horas de punta- en cuanto el estándares de servicio aún dentro del período de concesión, lo que implicaría que en este período y mediante un nuevo contrato habría que ampliar dicho terminal.
a) ¿Cuál es el estándar mínimo que debe otorgarse al pasajero en dicho momento?.
b) ¿Qué pasa si los porcentajes de obra a realizar superan el 30% previsto por bases?

**Respuesta:**

**Véase artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación.**

(ref. 984)

124. El actual Terminal de Pasajeros Internacional tiene problemas de filtraciones, principalmente en el costado norte ¿Se desea saber si éste será solucionado antes de la entrega del edificio al operador o deberá ser solucionado por el concesionario?

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 2 de la Circular aclaratoria N° 7 (ref. 69).**

(ref. 985)

125. Se solicita la siguiente información, la cual a la fecha no están a disposición de los oferentes en ninguna de las casas comerciales de fotocopiado asignadas por el MOP:

| | |
|---|---|
| a) Estándares de puertas | 1290 AR 105 |
| b) Estándares de misceláneos | 1290 AR 110 |
| c) Cielos falsos | 1220 AR 101 Y 102 |
| d) Cielos falsos | 1220 AR 201 Y 202 |
| e) Cielos falsos | 1220 AR 301 Y 302 |
| f) Cuadro de terminaciones | 1200 HD AR 102 |
| g) Documento | 2010- DG-001 |
| i) Documento | 2630-CD-GE-001 |
| j) Documento | 2620-VI-001 |
| k) Documento | 2110-CD-AR-001 |
| l) Documento | 2130-RP-GE-001 |
| m) Documento | 1100-DG-003 |
| n) Documento | 2620-VI-002 |
| o) Documento | 2630-VI-003 |
| p) Documento | 2110-DG-004 |
| q) Documento | 2110-DG-005 |
| r) Documento | 2110-DG-006 |
| s) Documento | 1100-AR-107 hasta 115 |
| t) Documento | 2240-IS-001 |
| u) Documento | 2420-IS-001 |

v) Plano de Agua Potable interior Edificio Control Acceso Aduana (N° ?)
x) Plano de Agua Potable interior Módulos de Carga (N° ?).

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los licitantes.**

(ref. 986)

126. Para pavimento de alfombra alto tráfico, se solicitan planos con esquemas de zonas en donde se instalará alfombra lisa y alfombra con diseño, como asimismo el diseño propiamente tal.

**Respuesta:**

**El diseño debe basarse en lo ya instalado en el edificio actual. La elaboración de planos de diseño es materia de la Arquitectura de Detalles que debe desarrollar el Concesionario.**

(ref. 987)

127. Para el revestimiento de mármol, se solicitan planos de diseño y calidad. Las especificaciones técnicas del Proyecto Referencial indican mármol tipo Carrara blanco o tipo Portoro negro veteado. ¿Cuál se adopta?.

**Respuesta:**

**Esto dependerá de las muestras presentadas a la aprobación de la Inspección Fiscal.**

(ref. 988)

128. ¿Qué tipo de mármol se especifica en los pisos? Si hay combinaciones de calidades y diseño, se solicitan los planos de detalle.

**Respuesta:**

**Remítase a las preguntas N°126 y N°127 de la presente Circular Aclaratoria (ref. 986 y 987).**

(ref. 989)

129. Se requiere para su evaluación los planos de plataforma y los planos de estacionamiento de aviones respecto a ingeniería aeronáutica en los temas:
a) Mezcla de aviones
b) pendientes aguas lluvias
c) sistema de drenajes

**Respuesta:**

**Las plataformas del Terminal de Pasajeros y Carga están detalladas a nivel de ingeniería básica en los siguientes documentos del Anteproyecto Referencial:**

**Terminal de Pasajeros**
**1100-CD-GE-001, 1700-CD-VI-001, 1700-ET-VI-001, 1700-RP-VI-001. 1700-VI-001 y 1700-VI-002.**

**Terminal de Carga**
**2610-RP-VI-001, 2130-RP-GE-001, 2610-RP-VI-001, 2610-CD-VI-003, 2630-VI-001, 2620-VI-003.**

(ref. 992)

130. En las Bases de Licitación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, en el punto 2.4.15- construcción de nuevos edificios en el área de terminal de carga-, aparecen el edificio de control SAG y nuevo control acceso aduana como únicas obras anexas a ejecutar.
a) ¿Se debe incluir el edificio del servicio nacional de pesca y el edificio de equipamiento y servicio?.
b) ¿Qué superficie tiene c/u de ellos?
c) ¿Qué, cómo y cuándo se deben construir c/u de los edificios del control de servicios?.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta a N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 6 (ref. 392).**

(ref. 993)

131. En el plano 2110-DG-002 aparece como letra B Edificio de Aduana:

a) ¿A qué corresponde?
b) ¿Quién lo ejecutará?
c) ¿Se entregará información adicional que defina esto?

**Respuesta:**

**El plano 2110-DG-002 no forma parte de los documentos de la Licitación (Ver 2000-RP-DG-001 Rev. 2).**

**El Concesionario deberá construir, entre otras obras, el control de acceso y la oficina de aduana. Ambas obras están proyectadas a nivel de ingeniería básica (ver documentos y planos de la serie 2400).**

(ref. 994)

132. En etapa de Fase 1, demolición 1, se debe demoler el edificio SAG.
a) ¿Esto supone que el nuevo edificio SAG debe construirse en etapa 0 previa a la fase 1?

**Respuesta:**

**Las demoliciones a efectuar en el área de carga están identificadas en el plano 2010-DG-002.**

**La demolición del edificio SAG sólo se podrá iniciar cuando el nuevo edificio SAG pueda operar y cuente con la recepción del Inspector Fiscal.**

(ref. 997)

133. Se desea saber que organismo coordinará la instalación de Pits de combustible, durante la ejecución de pavimentos y obras de plataforma?

**Respuesta:**

**La coordinación será a través del Inspector Fiscal.**

(ref. 999)

134. Qué niveles de tolerancia se usarán en los pavimentos para las zonas de unión entre plataformas existentes y proyectadas?.

**Respuesta:**

**No deben existir deformaciones relativas entre losas existentes y proyectadas, para lo cual se deberán disponer las barras de amarre y/o traspaso de carga y/o aumentos de espesor en el diseño de juntas que deberá entregar el Concesionario en la Ingeniería de Detalle.**

**Las pendientes de transición, si se requieren, deberán ajustarse a las especificaciones establecidas por la F.A.A.**

(ref. 1000)

135. ¿Si se requieren demoliciones de las existentes. Quién deberá ejecutarlas y costearlas?.

**Respuesta:**

**De ser requeridas, serán ejecutadas y costeadas por el Concesionario**

(ref. 1001)

136. Respecto a las instalaciones de faenas, obras provisionales empalmes de servicios requeridos para la ejecución de las obras, se requiere saber qué tipo de restricciones existe para:

a) Horarios de trabajo

**Respuesta:**

**No existe restricción.**

b) Areas establecidas para instalación de faenas

**Respuesta:**

**Ver respuesta a pregunta N°36 de la Circular Aclaratoria N°5 (ref. 148). No existe restricción especial salvo lo referente al control de polvo, basura, ruido y otros aspectos medioambientales y de seguridad de la DGAC.**

c) Circulación de vehículos dentro del camino aeronáutico

**Respuesta:**

**Ver lo señalado en las Bases de Licitación.**

d) La utilización de la zonas de estacionamiento vehicular (durante fase Bravo, costado poniente del actual Terminal de Pasajeros Internacional).

Respuesta:

**Será coordinado en su oportunidad con el Inspector Fiscal.**

e) La posible conexión de la descarga de aguas servidas de los lavatorios y duchas de las instalaciones de faenas a la red de alcantarillado existente.

Respuesta:

**No hay restricción para ese tipo de aguas servidas. Otro tipo de agua o Riles deberá regirse por las disposiciones medioambientales.**

f) La utilización de la zona poniente del aeopuerto para instalación de faenas, ¿se contempla un pago por el uso del terreno?.

Respuesta:

**No.**

(ref. 1003)

137. a) Especificar cuáles caminos interiores del costado poniente deben quedar operativos durante el período de construcción y cuáles deben quedar operativos en forma definitiva en relación a la modificación del Canal González y el Sistema de Drenaje de Aguas Lluvias.

Respuesta:

**El Concesionario deberá mantener habilitado en todo momento de la construcción un camino de dos pistas (7 m. de ancho), con tratamiento superficial simple que dé acceso expedito a las áreas Poniente y Norte. Los planos de proyecto y especificaciones de dicho camino provisorio serán entregados por el Concesionario conjunto con el proyecto de Ingeniería de detalles. La ejecución y el costo de construcción y mantención de éste y todos los caminos provisorios será de cargo del Concesionario. En cuanto a la señalización requerida, ésta será la actualmente exigida por la Dirección de Vialidad para este tipo de obras.**

**El Concesionario deberá dejar operativo en forma definitiva el camino definido por el eje N° 1 (ver plano N° 1610-VI-001).**

b) ¿Qué tipos de puentes se deberán construir?

Respuesta:

**Para el eje N° 1 definido en el plano 1610-VI-001 se deberán construir losas de hormigón armado (ver planos 1610-VI-001 y 1620-VI-002).**

(ref. 1005)

138. a) ¿Existen factibilidades para los empalmes de agua potable y electricidad con el fin de abastecer y alimentar las instalaciones de faenas?.
b) ¿Quién las otorgará?
c) ¿Qué costos tendrán estos servicios provisorios?

Respuesta:

**Las peticiones de empalme de faena las entrega la DGAC. Los costos deben averiguarse en dicha entidad.**

(ref. 1006)

139. Quisiéramos tener seguridad, por parte del MOP, que no existe otro documento, contrato, acuerdo o litigio que pueda afectar la responsabilidad del concesionario, aparte de aquellos

que han sido puestos a disposición de los consorcios precalificados en la Fotocopiadora Torre, ubicada en Mac Iver 130.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 1007)

140. ¿Cuál es el período de tiempo en el cual se pueden obtener los permisos de que trata el punto 3.4. del Análisis de Impacto Ambiental Preliminar?.

**Respuesta:**

**Remitirse a lo señalado en el documento 1100-RP-MA-101 donde se señala el tiempo máximo del trámite para obtener la Resolución de Calificación Ambiental.**

**En relación a la aprobación de los proyectos relativos a agua potable y evacuación de aguas servidas y a la instalación, ampliación o traslado de un establecimiento industrial, en relación a los efectos que éste puede causar en el medio ambiente, el tiempo del trámite está señalado en el Código Sanitario mencionado en el documento mencionado.**

**Para la obtención del permiso de construcción, reparación, alteración y ampliación de edificios y obras de urbanización de cualquier naturaleza se deberán realizar los trámites en la Dirección de Obras Municipales competente, donde se debe consultar cuáles son los plazos máximos en la tramitación del correspondiente permiso.**

(ref. 1009)

141. ¿Cuándo se espera tener resolución de la Comisión del Medio Ambiente con respecto a la Declaración de Impacto Ambiental a que hace referencia el artículo 2.9.1 de las Bases?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 32 (ref. 552) de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 1010)

142. ¿Cuáles son los límites de velocidad de los siguientes ítems.

a) Dentro del perímetro de los corredores vehiculares
b) A una distancia de 6 (seis) metros de las aeronaves y áreas congestionadas alrededor de las instalaciones del complejo de carga.
c) Todas las áreas de Plataforma, incluyendo cualquier vía entre las aeronaves.

**Respuesta:**

**Véase procedimiento para el movimiento de vehículos y personas en las plataformas del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en condiciones de visibilidad reducida, DAP-1404 (13 de Abril de 1995).**

(ref. 1011)

143. Se solicita información histórica de ingresos y gastos de la DGAC (A modo de estado de resultados de 5 años a la fecha) de la forma más detallada posible, además de Balances de la DGAC de 5 años a la fecha.

**Respuesta:**

**Remítase a la información entregada.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

(ref. 1013)

144. Falta información importante referente a los siguientes sistemas:
Redes de agua Potable y Alcantarillado:
- Faltan plantas de las instalaciones en 2do. y 3er. Nivel del Edificio Anexo.
- No hay dimensionamiento de las cañerías de distribución de agua potable a los artefactos sanitarios en área terminal de pasajeros.

Redes de Riego:
- No hay detalle con la distribución de aspersores ni áreas verdes a regar.

Estanques de Acumulación de Agua:
- Falta especificar dimensiones.

Instalaciones de Gas:
- No hay planos.

Redes de Aguas Lluvias, Sumideros y Drenes:
- No hay detalle adecuado de la distribución de sumideros
- Falta indicar cotas de cámaras

Para poder evaluar en forma adecuada estos sistemas, solicitamos a ustedes entregar antecedentes con mayor grado de desarrollo que nos permitan complementar la información entregada hasta el momento.

**Respuesta:**

**Se envió la información faltante en el Edificio Anexo a la Torre de Control. Respecto del resto de lo solicitado, cabe señalar que se trata de un Anteproyecto Referencial, por lo que mal pueden encontrarse definidos los aspectos de detalle.**

(ref. 1014)

145. Según Of. N° 13/211 334 emitido por la DGAC, Dirección de Recursos Financieros de fecha 02 Jun. 1997, Obj.: "Remite información de ingresos por concesiones solicitada", REF.: "D.PL.OF.ORD. N° 04/A2/701", el monto facturado por código 605 Playa de Estacionamiento para 1996 es de $ 827.563.328, y para ENE-ABR de 1007, es de $ 47.025.803.

No entendemos el ¿por qué? del monto para los primeros 4 meses de 1997, ya que proporcionalmente esa cifra no correspondería.

**Respuesta:**

**La facturación definitiva de los primeros cuatro meses de estacionamiento, es decir, de Enero a Abril de 1997, es de $336.337.777.**

**La información de $47.025.803 incluida inicialmente no consideraba los derechos de estacionamiento transitorio vehicular por $222.366.635 y de custodia por valor de $66.945.339. Facturación que se encontraba en receso por presentación de recurso de protección ante licitación otorgada a R.P.S. La facturación se hizo en cumplimiento a orden de no innovar dispuesta por la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA TIMBRES CHILE

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago

- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial -Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA Nº 11

SANTIAGO, 22 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.5.1 *Apertura de las Ofertas*, en el primer párrafo, donde dice: "...en acto público el día Martes 30 de Septiembre de 1997 a las 12:00 horas...", se modifica por :

**"...en acto público el día Miércoles 15 de Octubre de 1997 a las 12:00 horas...".**

2. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos*., I. Servicios Aeronáuticos, se reemplaza la letra b) por la siguiente:

**b) Areas para Servicios en Plataforma**

**El concesionario deberá explotar las áreas destinadas para los servicios de asistencia en tierra a la aeronave, al equipaje y la carga que los prestadores de servicios realizan en plataforma y los servicios de asistencia a los pasajeros en el edificio terminal.**

**b.1 Tipos de Servicios**

**Entre los diferentes tipos de servicios que se prestan en plataforma, se encuentran, los siguientes:**

**1. Asistencia administrativa en tierra y la supervisión**

- **Servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario, el suministro de locales a sus representantes y el control de mensajes y telecomunicaciones.**
- **Manipulación de las unidades de carga en plataforma.**
- **Otros servicios de supervisión antes, durante o después del vuelo.**
- **Otros servicios administrativos.**

2. Asistencia a pasajeros

- Toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular el control de billetes y documentos de viaje.
- Facturación de los equipajes y el transporte de equipajes , hasta las instalaciones de clasificación.

3. Asistencia al equipaje

- Manipulación de equipaje en la sala de clasificación, su clasificación y su preparación para el embarque.
- Carga y descarga de los sistemas destinados a llevar los equipajes a la aeronave, a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de los mismos desde la sala de clasificación a la sala de distribución.

4. Asistencia a la carga y correos

- Manipulación física de la carga de exportación, importación o en tránsito, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y otras medidas.
- Manipulación física del correo ya sea de exportación, importación o en tránsito, el tratamiento de los documentos y otras medidas.

5. Asistencia de operaciones a los aviones en tierra

- Salida a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados.
- Comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra.
- Carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación, pasajeros y equipaje entre la aeronave y el edificio terminal.
- Asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados.
- Suministro y aplicación de los medios necesarios.
- Transporte, carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

6. Asistencia de limpieza y servicio de la aeronave

- Limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua.
- Climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo, la escarcha u otros elementos de la aeronave.
- Acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

7. Asistencia de combustible y lubricantes

- Organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas.
- Carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.

8. Asistencia de mantenimiento en línea

- Operaciones regulares efectuadas antes del vuelo.
- Operaciones particulares exigidas por el usuario.
- Suministro y gestión del material necesario para el mantenimiento, y de las piezas de recambio.
- Solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

9. Asistencia de operaciones de vuelo y servicios de apoyo a la tripulación

- Preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar.
- Asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo.
- Servicios posteriores al vuelo.
- Servicios de apoyo a la tripulación

El concesionario no podrá prestar directamente los servicios en plataforma antes descritos, debiendo éste proporcionar y asignar las áreas para la prestación de dichos servicios en cantidades acordes a lo solicitado por los prestadores del servicio y sujeto a la disponibilidad de áreas.

b.2 Esquema de Competencia

El concesionario tendrá como obligación administrar contratos para la prestación de servicios en plataforma, no pudiendo éste ser prestador directo de dichos servicios. Se le exigirá al concesionario un esquema de competencia para lo cual deberá tener a lo menos tres operadores realizando cada uno de los servicios enumerados precedentemente, los cuales no podrán ser relacionados entre sí conforme a la ley N° 18.045 de 1981, de Mercado de Valores. Esto no impide que un mismo operador preste todos los servicios antes enumerados.

En el caso de que alguno de los servicios de plataforma enumerados en el primer párrafo no sea prestado por al menos 3 operadores, el concesionario tendrá un plazo de 7 días, desde ocurrido el evento, para presentar su justificación por escrito al Inspector Fiscal. Este remitirá los antecedentes al DGOP quien en el plazo de 30 días aprobará o rechazará el informe del concesionario. En caso que lo apruebe, autorizará al concesionario a tener menos de 3 operadores para la prestación de algunos de los servicios de plataforma. En caso de rechazo, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio determinado de manera de cumplir con 3 operadores como mínimo, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en 1.8.5.3.

b.3 Transferencia de los Ingresos por Contratos Existentes

Al concesionario le serán traspasados todos los ingresos de los contratos y concesiones existentes otorgadas por la DGAC a los prestadores de los servicios en plataforma, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las presentes bases. El concesionario deberá respetar las condiciones contractuales de dichas concesiones.

b.4 Sistema Tarifario y otras disposiciones

El concesionario podrá cobrar a todo prestador de servicio en plataforma, exceptuando a los prestadores del servicio con contratos vigentes con la DGAC y a los usuarios en tránsito, según cualesquiera de las siguientes modalidades excluyentes entre sí:

i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas, serán las siguientes:

| Tipo de Terreno | Tarifa Máxima |
|---|---|
| Terreno construido | UF 0,50 |
| Area pavimentada o losa | UF 0,30 |
| Terreno eriazo urbanizado | UF 0,22 |

ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 15% de las ventas señaladas. El porcentaje por el derecho de operación será determinado por el concesionario.

iii) El mayor valor entre i) y ii).

Se prohibe el ingreso a plataforma a toda empresa prestadora de servicios de plataforma que no posea contrato con el concesionario, a excepción de los prestadores del servicio con contratos vigentes con la DGAC y los usuarios en tránsito.

Todo prestador de servicios en plataforma estará sujeto a las normas de fiscalización del concesionario, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de cualquier otro organismo pertinente.

El concesionario deberá exigir garantías a los prestadores de servicios en plataforma para cubrir eventuales daños ocasionados a la infraestructura y equipos. Este no podrá exigir montos diferentes de garantías para un mismo tipo de servicio a los prestadores de servicios.

b.5 Traslado de valores y otros

Adicionalmente, el concesionario podrá explotar el servicio de traslado, custodia, carga o descarga de objetos de valor, dinero, diarios y revistas; permitiendo al prestador del servicio el ingreso temporal a plataforma para estos fines, no pudiendo brindar ningún otro servicio en ella.

b.6 Derecho mensual de uso de plataforma para usuarios en tránsito

El concesionario podrá cobrar un derecho máximo mensual de uso de plataforma, a los usuarios en tránsito, equivalente a UF 500. Se entiende por usuario en tránsito a aquel prestador de servicio en plataforma, que está establecido fuera del área de concesión señalada en 2.3.

3. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, I. Servicios Aeronáuticos, se reemplaza la letra c) por la siguiente:

c) Areas para el Servicio de Catering

El concesionario deberá explotar las áreas destinadas para el servicio de catering.

c.1 Tipos de Servicios

Entre los diferentes tipos de servicios que se prestan, se encuentran, los siguientes:

- Relaciones con los proveedores y la gestión administrativa
- Almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación
- Limpieza de accesorios
- Preparación y entrega del material y los productos alimenticios.
- Transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave

c.2 Esquema de Competencia

El concesionario no podrá prestar directamente el servicio de catering, debiendo proporcionar y asignar las áreas para la prestación del servicio de catering en cantidades acordes a lo solicitado por los prestadores del servicio y sujeto a la disponibilidad de áreas.

Se le exigirá al concesionario un esquema de competencia para lo cual deberá tener a lo menos tres operadores, realizando este servicio, los cuales no podrán ser relacionados entre sí conforme a la ley N° 18.045 de 1981, de Mercado de Valores.

En el caso de que alguno del servicio de alimentación a bordo no sea prestado por al menos 3 operadores, , el concesionario tendrá un plazo de 7 días, desde ocurrido el evento, para presentar su justificación por escrito al Inspector Fiscal. Este remitirá los antecedentes al DGOP quien en el plazo de 30 días aprobará o rechazará el informe del concesionario. En caso que lo apruebe, autorizará al concesionario a tener menos de 3 operadores para la prestación del servicio de alimentación a bordo. En caso de rechazo, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio de alimentación a bordo de manera de cumplir con 3 operadores como mínimo, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en 1.8.5.3.

c.3 Transferencia de los Ingresos por Contratos Existentes

Al concesionario le serán traspasados todos los ingresos de los contratos y concesiones existentes otorgadas por la DGAC a los prestadores del servicio de catering, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las presentes bases. El concesionario deberá respetar las condiciones contractuales de dichas concesiones.

c.4 Sistema Tarifario y otras disposiciones

El concesionario podrá cobrar a todo prestador de servicio de catering, exceptuando los contratos existentes y los usuarios en tránsito, según cualesquiera de las siguientes modalidades excluyentes entre sí:

i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas serán las siguientes:

| Tipo de Terreno | Tarifa Máxima |
|---|---|
| Terreno construido | UF 0,50 |
| Terreno eriazo urbanizado | UF 0,22 |

ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 15%. El porcentaje por el derecho de operación será determinado por el concesionario.

iii) El mayor valor entre i) y ii).

Se prohibe el ingreso a plataforma a toda empresa prestadora del servicio de catering, que no posea contrato con el concesionario, a excepción de los prestadores del servicio con contratos vigentes con la DGAC y los usuarios en tránsito.

Todo prestador del servicio de catering en plataforma estará sujeto a las normas de fiscalización del concesionario, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de cualquier otro organismo competente.

El concesionario deberá exigir garantías a los prestadores de servicios de catering para cubrir eventuales daños ocasionados a la infraestructura y equipos. Este no podrá exigir montos diferentes de garantías para un mismo tipo de servicio a los prestadores de servicios.

c.5 Derecho mensual de uso de plataforma para usuarios en tránsito

El concesionario podrá cobrar un derecho máximo mensual de uso de plataforma, a los usuarios en tránsito, equivalente a UF 1000. Se entiende por usuario en tránsito a aquel prestador de servicio de catering, que está establecido fuera del área de concesión señalada en 2.3.

4. En 1.10.2 *Servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.*, III Servicios no aeronáuticos comerciales, A) Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, se reemplaza la letra h) por la siguiente:

h) Servicios de gestión del Terminal de Carga

El Terminal de Carga esta definido en el Plano Regulador como un área independiente y aislada al Sur Oriente del Aeropuerto, donde se realizan operaciones de carga tales como: manipulación, almacenamiento, paletizaje, enmallado, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida a cautelar acordada entre las partes o exigidas por la circunstancias.

h.1 Tipos de servicios

El concesionario deberá administrar las instalaciones y áreas comunes y ofrecer en arriendo las áreas, actuales y de expansión, definidas en el artículo 2.3 de las Bases Técnicas, destinadas a la prestación de servicios a la carga.

Los servicios de operación de carga que se podrán realizar en el terminal son los siguientes:

- Servicio a la carga de importación y en tránsito.
- Servicio a la carga de exportación.
- Servicio a la carga nacional.
- Servicios de courier y correo.

El concesionario podrá incluir otros servicios de operación de carga para lo cual deberá contar con la autorización al Inspector Fiscal.

El concesionario no podrá explotar directamente los servicios de operación de carga.

El concesionario deberá permitir la libre prestación de servicios de operación de carga y servicios comerciales dentro del terminal, sólo restringido por la disponibilidad de espacio para cada actividad y sujeto al pago de las tarifas previstas en las presentes bases.

Se aplicarán a los servicios de gestión del terminal de carga las disposiciones contenidas en 1.10.3 de las presentes Bases de Licitación en lo que fueren aplicables.

h.1.1 Normas que regulan los servicios de gestión del Terminal de Carga

El concesionario será responsable por la administración de las áreas comunes y por la debida aplicación del Reglamento de Uso de Areas Comunes, incluido en el Reglamento de Servicio de la Obra, aprobado por el Inspector Fiscal.

El MOP entregará como parte del Anteproyecto Referencial el Plano Regulador y una Ordenanza Local de Construcción para el Terminal de Carga, documentos que en conjunto con estas Bases y el Reglamento de Servicio de la Obra normarán la gestión en el área de Carga.

h.1.2 Normas de construcción y uso de áreas

Las áreas de operación de carga que el concesionario podrá ofrecer en arriendo están conformadas por una zona en Land Side para patio de maniobra, una zona en Air Side para acceso a plataforma y una zona intermedia para la edificación de bodega.

Todo desarrollo de infraestructura en la zona intermedia, necesaria para poder prestar los diferentes servicios de operación de carga en el terminal de carga, se realizará en base a un módulo mínimo, cuyas dimensiones y características quedarán establecidas en la Ordenanza Local de Construcción para el Terminal de Carga.

El concesionario no podrá ofrecer en arriendo áreas inferiores al módulo mínimo de construcción antes señalado.

Cada prestador de servicios deberá construir sus propias instalaciones en las áreas disponibles ofrecidas en arriendo por el concesionario, respetando lo establecido en el Plano Regulador y los documentos definidos y aprobados por la autoridad señalados en h.1.1.

Alternativamente, sólo en el caso de mutuo acuerdo con el prestador de servicios, el concesionario podrá construir dichas instalaciones, respetando las mismas condiciones antes indicadas.

Todo desarrollo de infraestructura en el área de carga, tanto en su etapa de anteproyecto como para la solicitud de puesta en servicio, debe ser presentada al Inspector Fiscal para su aprobación. El Inspector Fiscal deberá resolver la autorización en función del cumplimiento de las normativas vigentes en un plazo no superior a treinta días corridos contados desde la fecha de presentación de la solicitud de edificación.

Queda expresamente prohibido operar carga, de cualquier tipo y en cualquier forma de operación, en terrenos eriazos del área de la concesión del terminal de carga, sean éstos urbanizados o no, como así también en ninguna construcción que no esté de acuerdo con las especificaciones, normas y documentos establecidos en estas bases. Se excluye de esta obligación a los contratos existentes de la DGAC, siempre y cuando dichos contratos se encuentren vigentes y la operación de carga se realice en aquellas áreas establecidas por este contrato. El Concesionario deberá velar por el cumplimiento de esta obligación.

h.2 Esquema de competencia

El concesionario tendrá como obligación administrar contratos para la prestación de servicios de operación de carga, no pudiendo éste ser prestador directo de dichos servicios. Se le exigirá al concesionario un esquema de competencia para lo cual deberá tener a lo menos tres operadores realizando cada uno de los servicios enumerados en h.1, los cuales no podrán ser relacionados entre sí conforme a la ley N° 18.045 de 1981, de Mercado de Valores. Esto no impide que un mismo operador preste todos los servicios antes enumerados.

En el caso de que alguno de los servicios de operación de carga no sea prestado por al menos 3 operadores, , el concesionario tendrá un plazo de 7 días, desde ocurrido el evento, para presentar su justificación por escrito al Inspector Fiscal. Este remitirá los antecedentes al DGOP quien en el plazo de 30 días aprobará o rechazará el informe del concesionario. En caso que lo apruebe, autorizará al concesionario a tener menos de 3 operadores para la prestación de algunos de los servicios de operación de carga. En caso de rechazo, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio determinado de manera de cumplir con 3 operadores como mínimo, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en 1.8.5.3.

h.3 Transferencia de los ingresos por Contratos Existentes

Al concesionario le serán traspasados todos los ingresos de las concesiones vigentes otorgadas por la DGAC en las actuales áreas del Terminal de Carga, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las presentes bases. El concesionario deberá respetar las condiciones contractuales, tanto económicas como operacionales, de dichas concesiones.

Adicionalmente, le serán traspasados al Concesionario todos los ingresos de la DGAC que resulten de las futuras licitaciones que en conjunto lleven a cabo la DGAC y el Servicio Nacional de Aduanas para otorgar el derecho de explotación de un recinto de depósito aduanero en el área de concesión del Terminal de Carga.

La DGAC deberá pagar al Concesionario los ingresos que le correspondan, provenientes de las futuras licitaciones de depósitos aduaneros en el área de concesión del Terminal de Carga, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.9 de las presentes bases.

Las áreas factibles de destinar a la operación de los depósitos aduaneros a licitar, serán definidas en forma conjunta entre la DGAC y el Concesionario, sin perjuicio de las atribuciones del Servicio Nacional de Aduanas.

h.4 Sistema tarifario

Los ingresos que recibirá el Concesionario por su gestión del área del terminal de carga se componen del arriendo de áreas, derecho de operación, derecho por uso de plataforma y traspaso de ingresos por contratos existentes.

El concesionario podrá cobrar a todo prestador de los servicios de operación de carga, según se define en h.1, exceptuando los contratos existentes, los usuarios que tengan el carácter de almacenista aduanero establecido en el aeropuerto y los usuarios en tránsito, según cualesquiera de las siguientes modalidades excluyentes entre sí:

i) Cobro mensual por metro cuadrado de arriendo. En este caso las tarifas máximas serán las siguientes:

| Tipo de Terreno | Tarifa Máxima |
|---|---|
| Terreno eriazo urbanizado | UF 0,22 |
| Terreno construido | UF 0,50 |

ii) Derecho mensual de operación. En este caso, corresponderá a un porcentaje de las ventas brutas mensuales deducidas del IVA, el cual no podrá superar el 20%.

iii) El mayor valor entre i) y ii).

h.5 Derecho mensual de uso de plataforma en el terminal de carga para usuarios en tránsito

El concesionario podrá cobrar un derecho máximo mensual de uso de plataforma en el Terminal de Carga, a los usuarios en tránsito, equivalente a UF 1000. Se entiende por usuario en tránsito a aquel operador o prestador de servicio, que está establecido fuera del área de concesión señalada en 2.3.

5. En 1.14.10 *Pago anual a la DGAC,* se reemplaza el contenido del artículo por el siguiente:

**El Concesionario deberá realizar anualmente un pago a la Dirección General de Aeronáutica Civil por concepto de los bienes y derechos que entrega para ser utilizados en el contrato de concesión.**

**a) Desde la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes hasta el año 2004 inclusive, el Concesionario deberá pagar anualmente la cantidad que resulte de aplicar la siguiente fórmula:**

$$\text{PAGO A LA DGAC} = \text{UF } 380.000 x \left[1 - \left(\frac{3.000 - P_{LIC}}{3.000}\right)\right]$$

**donde:**

$P_{LIC}$ : **Tarifa solicitada por el Concesionario según lo establecido en el artículo 3.2 de las Bases de Licitación.**

**El PAGO A LA DGAC deberá expresarse con dos (2) decimales, al igual que para la cifra resultante de** $\left[\frac{3.000 - P_{LIC}}{3.000}\right]$

**b) Adicionalmente, a partir del año 2005 y hasta la extinción de la concesión, el Concesionario deberá pagar anualmente la cantidad que resulte de aplicar la siguiente fórmula:**

$$\text{PAGO A LA DGAC} = \text{UF } 320.000 x \left[1 - \left(\frac{3.000 - P_{LIC}}{3.000}\right)\right]$$

**Los pagos señalados deberán realizarse el día 15 de Diciembre de cada año. Para el último año de concesión, el Concesionario deberá pagar la fracción correspondiente, el día 15 del mes anterior al término de la concesión.**

6. En Circular Aclaratoria N°8, Rectificación N°10, donde dice: " 2.5.4 Presentación de un proyecto alternativo ...", debe decir:

**" 2.5.4 Presentación de un anteproyecto alternativo ..."**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 63)

1. El Canon: En cuanto al tema del canon, existen varios aspectos que nos gustaría abordar. El primero de ellos dice relación con el monto de él. De acuerdo con nuestras evaluaciones preliminares tenemos la impresión de que en un escenario menos optimista que el del Estudio de Geotécnica, las cifras no permiten hacer el pago de 380.000 UF, el que consideramos demasiado alto.

   El segundo aspecto se relaciona con el financiamiento del proyecto. El alto monto señalado en el párrafo anterior refleja un alto grado de exposición al riesgo que los bancos evalúan en forma negativa.

   Por último, el tercer aspecto se refiere al desfase que se produce entre el pago del canon y el pago del ingreso mínimo garantizado. Mientras el primero, de acuerdo al actual cronograma, se produce el año 1998, el pago del Ingreso mínimo garantizado se produce el año 2001, lo que afecta significativamente los flujos de la Concesionaria y por lo tanto nuevamente, el financiamiento bancario.

   **Respuesta:**

   **Véase la Rectificación N° 5 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 788)

2. 1.14.2 a)
   ¿Cuál es la fórmula de reajustabilidad de P, para el cálculo de los ingresos mínimos garantizados por el estado? ¿Por qué no se considera Pt en el cálculo?.

   **Respuesta:**

   **Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 826)

3. La fórmula de cobro por arriendo de áreas a usuarios en tránsito en el terminal de carga (1.10.2-III-A-b.4.1.3), parece muy favorable a la "evasión" de la carga fuera de la plataforma. Por lo tanto esta atractiva tarifa que puede motivar a desplazar las actividades de los agentes de carga fuera del recinto del aeropuerto, implicaría una inversión poco rentable y una explotación complicada de la zona de carga para el concesionario. Por favor confirmar esta fórmula de cobro.

   **Respuesta:**

   **Véase la Rectificación N° 4 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 863)

4. En cuanto a las zonas a ser construidas por el Concesionario y que no son parte de la Concesión (Nueva Torre de Control, Edificio Base, Calles de Rodaje, etc.).

a) Entendemos que la responsabilidad de los Estudios de Impacto Ambiental serán de responsabilidad del MOP. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**El Estudio de Impacto Ambiental debe ser desarrollado por el Concesionario según lo indicado en el artículo 2.9.3.1, tercer acápite, de las Bases de Licitación.**

b) Entendemos que cualquier retraso en la construcción de las obras a cargo del Concesionario, que no son parte integrante de la Concesión, productora de un recurso de terceros por el no respeto de las leyes sobre medio ambiente no son responsabilidad del Concesionario. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Esta situación no debiera darse, ya que se supone que el Estudio de Impacto Ambiental desarrollado por el Concesionario, además de la Declaración de Impacto Ambiental efectuada por el MOP, garantizará que no se produzca esta situación.**

**El Concesionario deberá considerar durante la construcción lo mínimo al respecto, que corresponde a lo señalado en el artículo 2.9.3.2 de las Bases de Licitación, además de lo que recomiende el Estudio de Impacto Ambiental anteriormente señalado.**

**Planteada así la situación, la Inspección Fiscal solamente calificará si hay o no responsabilidad del Concesionario en un eventual atraso de la obra con motivo de las Leyes de Medio Ambiente.**

c) ¿Cuáles son los plazos que se tiene que considerar para la obtención de los terrenos y los permisos para demolición (en particular torre de control, salón presidencial y terrenos al lado oeste del actual terminal de pasajeros), para poder establecer el cronograma de obras?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

d) ¿El Anteproyecto del MOP satisface todos los últimos reglamentos del medio ambiente editados por el Gobierno Chileno?.

**Respuesta:**

**El Análisis de Impacto Ambiental Preliminar y la Declaración de Impacto Ambiental presentada por el MOP cumplen con la legislación chilena. De igual modo, el Estudio de Impacto Ambiental que desarrolle el Concesionario, deberá cumplir con la Ley de Medio Ambiente.**

(ref. 871)

5. En las Bases de Licitación, Acápite 1.10.2 Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, III. Servicios No Aeronáuticos Comerciales, A. Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios, h.4.1.3 Ingresos por arriendo de áreas a usuarios en tránsito, se indica que "el Concesionario sólo podrá cobrar el arriendo de espacio en el área de transferencia de carga definida para este fin en el Anteproyecto Referencial". Esta área no está definida en los planos 2110-DG-001 o 2110-dg-002, y no aparece mencionada en ninguno de los documentos entregados a la fecha. Entendemos que las áreas antes mencionadas serán a discreción del Concesionario. Favor de confirmar.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación Nº 4 de la presente Circular Aclaratoria.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial -Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

CIRCULAR ACLARATORIA N° 12

SANTIAGO, 30 SEP 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

I RECTIFICACIONES

1. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, B) Oferta Técnica, N° 8.- Programa de Financiamiento (Documento N° 8), letra a) Plan Financiero, modificado por la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 9, se reemplaza el contenido de la letra a) por el siguiente:

**a) Plan Financiero**

**El licitante deberá demostrar que cuenta con la capacidad financiera para ejecutar el proyecto en su totalidad, a través de la presentación de una descripción de la estructura de financiamiento estimada con una indicación de las instituciones de crédito y/o otras entidades de financiamiento que hayan participado como agente asesor del licitante.**

**Adicionalmente para el período de ingeniería y construcción de la obra y para cada uno de los años siguientes a la puesta en servicio definitiva de la misma, el licitante deberá entregar una proyección financiera en que se indique el aporte de capital, deuda estimada, los egresos estimados de la inversión correspondiente y los gastos financieros estimados.**

2. En 1.4.6 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Económica*, se reemplaza el contenido del artículo por el siguiente:

**En la Oferta Económica los licitantes indicarán el valor de cada uno de los siguientes factores de licitación según el modelo del Anexo N° 1 de las presentes bases:**

**a) Plazo de la concesión.**
**b) Tarifa ofrecida por cada pasajero embarcado.**
**c) Porcentaje de Reducción de Tarifas Máximas por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.**

**El original del formulario a presentarse, firmado por el Director General de Obras Públicas, se podrá retirar en las oficinas de la Coordinación General de Concesiones del**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**MOP (Merced N° 753, Piso 9, Santiago de Chile) dentro de los 10 días anteriores a la apertura de la Oferta Técnica. Sólo se considerarán las Ofertas Económicas que se presenten en el formulario firmado por el Director General de Obras Públicas sin enmiendas, tachaduras ni condicionamientos de ningún tipo y no serán considerados documentos adicionales presentados por el licitante.**

3. Se elimina 1.9.14 *Atribuciones del Director Nacional de Aeropuertos.*

4. En 1.10.2 *Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos*, I. Servicios Aeronáuticos, letra a) Sistema de Embarque/Desembarque, modificado por Circular Aclaratoria N° 9, Rectificación N° 5, en el tercer párrafo donde dice: "... de la aeronave conectada al puente de embarque, será de UF 0,25 y UF 0,5 por cada ...", se modifica por:

**"... de la aeronave conectada al puente de embarque será de UF 0,25, y de UF 0,5 por cada ..."**

5. En 1.14.3 *Fórmula de Ajuste Tarifario y de su revisión*, modificado por Circular Aclaratoria N° 1, Rectificaciones N° 18 y N° 19, y por Circular Aclaratoria N° 8, Rectificaciones N° 5 y N° 6, en el penúltimo párrafo del artículo donde dice "..., conjuntamente con la solicitud de puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes indicando el valor del ponderador $\alpha$. En caso de no hacerlo,...", se modifica por:

**"..., conjuntamente con la solicitud de puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes indicando el valor del ponderador $\alpha$, el que regirá para todo el período de concesión sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1.14.4 de las presentes Bases. En caso de no hacerlo,..."**

6. En 2.3 *Area de Concesión*, quinto párrafo, se agregan al final las siguientes letras i), j), k) y l):

**i) Areas correspondientes a la Comisaría de Policía de Investigaciones de Chile.**

**j) Areas correspondientes a la Comisaría de Carabineros de Chile.**

**k) Areas correspondientes a edificio del Servicio Nacional de Aduana.**

**l) Areas correspondientes a Unidad de Control del SERNAP.**

7. En 3.2 *Oferta Económica del Licitante*, modificado por Circular Aclaratoria N° 9, Rectificación N° 10, punto 3.2.3 Tercer Tramo, se reemplaza su contenido por el siguiente:

**La variable de licitación es el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, el cual deberá ser mayor o igual que cero y menor o igual que 70. ($0 \leq PRMT \leq 70$). La Tarifa por pasajero embarcado P será de $ 600.- (seiscientos pesos). El plazo de la concesión N será igual a 180 meses.**

8. En 3.3 *Evaluación de las Ofertas Económicas*, modificado por Circular Aclaratoria N° 9, Rectificación N° 10, Tercer Tramo, se reemplaza su contenido por el siguiente:

**Tercer Tramo**

**Para todos los licitantes que ofrezcan un porcentaje de reducción de tarifas máximas, según lo definido en 3.2.3, se determinará su puntaje como:**

$$PUNTAJE = PRTM + (C-3) \times 12,5$$

DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES D.G.O.P. MOP. UNIDAD EJECUTIVA AEROPUERTOS Y CONCESIONES MULTISECTORIALES

Donde:

PRTM : el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) ofertado por el licitante para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según se señala en 3.2.3.

C : es la Calificación Técnica obtenida por el Licitante en su Oferta Técnica.

Será exigencia del concesionario, si la licitación se resuelve en este tramo, prestar gratuitamente el servicio de transporte de equipajes dentro del terminal, señalado en I.10.2, III, d), no pudiendo realizar cobro alguno a los usuarios de dicho servicio.

La existencia de uno o más licitantes que compitan en este tramo, automáticamente descalificará a aquellos licitantes que compitan en el primer y segundo tramo.

9. En Circular Aclaratoria N° 5, Respuesta N° 5, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

**En las plataformas existentes no se prevé la modificación de los sistemas de drenaje.**

**La seguridad operacional de la plataforma corresponde a la DGAC. Este organismo tiene un contrato de concesión vigente para la provisión de combustible (el que no será traspasado al Concesionario MOP), en el cual se exige al concesionario de combustible la acreditación de seguros que cubran eventuales siniestros que ocurran en las instalaciones producto del suministro de combustible.**

10. En Circular Aclaratoria N° 7, Respuesta N° 51, letra a), se reemplaza la respuesta por la siguiente:

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

11. En Circular Aclaratoria N° 8, Respuesta N° 17, letra l), en el segundo párrafo donde dice: "La DGAC pagará al Concesionario, a través un documento ...", se modifica por:

**"La DGAC pagará al Concesionario, a través de un documento ..."**

12. En Circular Aclaratoria N° 10, Respuesta N° 15, donde dice: "Remítase a lo señalado en la Rectificación N° 1...", se modifica por:

**"Remítase a lo señalado en la Rectificación N° 2..."**

13. En Circular Aclaratoria N° 10, Respuesta N° 31, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Para el Terminal de Carga, los cercos propuestos se indican en el Plano 2010-DG-001 "Obras Area de Carga en Concesión" y Plano 1100-DG-004 "Disposición General de Cercos en la Concesión", ambos del Anteproyecto Referencial.**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

14. En Circular Aclaratoria N° 10, Respuesta N° 32, donde dice: "..., sea obtenida en la primera quincena del mes de Noviembre ...", se modifica por:

D.G.O.P. MOP

**"... , sea obtenida el mes de Noviembre ..."**

15. En Circular Aclaratoria N° 10, Respuesta N° 91, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

**Las Bases de Licitación están de acuerdo con la forma de proceder planteada por el Licitante. Lo anterior sin perjuicio de las obligaciones específicas sobre las materias planteadas en dichas Bases y sus Circulares Aclaratorias.**

16. En Circular Aclaratoria N° 10, Respuesta N° 95, donde dice: "... es el MOP (Concesiones) quien debe ...", se modifica por:

**"... es el MOP quien debe ..."**

17. Se reemplaza el Anexo N° 1, Propuesta Económica, de las Bases de Licitación por el siguiente:

CONCESION AEROPUERTO INTERNACIONAL
ARTURO MERINO BENITEZ DE SANTIAGO

ANEXO N° 1: PROPUESTA ECONOMICA
Ref.: artículo 1.4.6, B.A.

Identificación del Licitante: .....

- Plazo de la Concesión solicitado por el licitante según 3.2.1: _____ meses.
(..... meses)
en palabras

- Valor de la tarifa ofrecido por el licitante según 3.2.2: $ _____ .-
(..... pesos)
en palabras

- Porcentaje de Reducción de Tarifas Máximas por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos ofrecido por el licitante según 3.2.3: _____%.
(..... por ciento)
en palabras

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil

Firma del Representante Legal

Firma del Director General de Obras Públicas

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP.

Nombre:
Rut:

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 125)

1. Se solicita informar cuales son los "precios unitarios establecidos por la DAP" indicados en el ítem. 1.9.14.a).

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 127)

2. En el ítem 1.14.6.1 se indica que el MOP podrá exigir nuevas inversiones durante la ejecución de la obra en base a precios estimados en el presupuesto oficial del MOP. Solicitamos se nos indique en que momento se nos harán conocer el presupuesto oficial con sus respectivos precios unitarios.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 202)

3. 1.10.21
¿El riesgo de terremoto es garantizado por el estado o es un riesgo que el concesionario debe asumir?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 599)

4. ¿De cargo de quién es el 5% a que se refiere el artículo 1.9.14?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 3 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 666)

5. En pág. 45 en el último párrafo de h.3 se menciona que se deberá habilitar y mantener un área especialmente destinada a la transferencia de carga...etc. ¿Dónde se establece en planos y/o especificaciones el lugar y características del área, o está diferida?.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 11.**

(ref. 724)

6. En aguas de lluvias se solicita un equipo para la separación de hidrocarburos, cuál será la disposición final de los hidrocarburos?.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 786)

7. 1.10.2, III, h, h.4.1.3
¿Es posible replantear la tarifa máxima de arriendo de áreas a usuarios en tránsito por ser muy baja y predisponer a que la carga sea manipulada y almacenada fuera del aeropuerto?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 11.**

(ref. 878)

8. Por favor indicar cuáles son los criterios de diseño para el separador de combustible de la plataforma de estacionamiento de aviones. Dicha información no aparece en los documentos entregados a la fecha.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 935)

9. Los potenciales atrasos en la obtención de los permisos ambientales se traducirían en atrasos en las obras. La Ley de Bases y su reglamento permiten, mediante la tramitación de Póliza de Seguro Ambiental, (a riesgo del propietario del proyecto), iniciar las obras mientras se tramita el EIA.

Dada la no relación entre el Concesionario y la instalación existente, en el caso de optar por la Idea Base de desarrollo físico, se consulta:

De existir, en el momento de trámite del EIA, un modelo de póliza aceptable, tanto para CONAMA como para los aseguradores (no existe aún) ¿Sería esta póliza tomada por el Mandante, a su cargo? ¿Los trabajos que se inicien entonces, serían a riesgo del Mandante, en caso de producirse modificaciones o rechazos no imputables al Concesionario?.

**Respuesta:**

**Tal como se señala en la pregunta, en el caso de trámite de un EIA es posible tramitar una Póliza de Seguro Ambiental, la que será de cargo del Propietario.**

**Los trabajos que se inicien y se modifiquen o rechacen serán de responsabilidad del Propietario.**

(ref. 936)

10. La operación del Aeropuerto A. Merino Benitez puede verse comprometida en el futuro mediante restricciones, debido a normativas y/o decisiones de origen medio ambiental, imprevisibles hoy. Estas pueden traducirse en limitar horarios, definir cierres, prohibir tipos de aeronaves, etc. ¿Cómo se compensaría al concesionario, en dichos casos?.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 937)

11. Revisando la consulta anterior, se propone agregar al plazo de la concesión la suma de los períodos en que el Aeropuerto no pudo operar por trámites o restricciones de carácter ambiental.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

(ref. 938)

12. La construcción de industrias en Quilicura, Colina, Pudahuel y Huechuraba está experimentando una inusitada intensidad, la que se ve estimulada por el mejoramiento vial de estas comunas. La próxima concesión de la Ruta 68, el mejoramiento de la circunvalación Américo Vespucio, el nuevo acceso al Aeropuerto A. Merino Benítez y la propia ampliación, materia de esta licitación, se traduce en una mayor presión para la construcción de barrios industriales en las cercanías del Aeropuerto.

Pese a las definiciones legales existentes, en cuanto a alturas, distancias al eje y límites de las pistas de aproximación y despegue, la proliferación de actividades en las inmediaciones genera una amenaza futura por tres razones:
- Posibles deterioros de las condiciones del aire debido a la suma de emisiones atmosféricas de las chimeneas y de los procesos industriales.
- Eventuales reacciones de la opinión pública por "alejar el peligro" en el caso de un grave accidente aéreo que afecte instalaciones y vidas en estas instalaciones fabriles.
- La atracción de las poblaciones por la industrias. Los sectores de Los Cerrillos y Vicuña Mackenna se iniciaron como barrios industriales, que fueron rápidamente rodeados e "infiltrados" por poblaciones. Los habitantes de las cercanías presentarán oposición en el futuro a la operación y ampliación del aeropuerto. Ver caso A. Eulogio Sánchez (Tobalaba).

Dado lo anterior: ¿Quién actuaría en representación de los intereses del aeropuerto, para evitar este riesgo, discutiendo ante los planificadores urbano-regionales y en las instancias de participación ciudadana?.

**Respuesta:**

**El Estado, a través de sus organismos correspondientes, actuará en representación de los intereses del aeropuerto, frente a oposición a la operación y ampliación del aeropuerto.**

(ref. 940)

13. El proyecto incluye diversas obras que exigirán transportes internos de materiales, personal y equipamiento mediante vehículos motorizados. Consultamos, en caso de restricción, cuáles serán los límites geográficos del recinto, dentro de los cuales un vehículo pueda considerarse no utilizando vías públicas y en consecuencia puedan utilizarse durante esos días.

MINISTERIO DE HACIENDA SECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Respuesta:**

**En el entendido que la consulta se refiere a la "restricción vehicular" que se aplica en la Región Metropolitana, se aplicará la normativa vigente al respecto.**

(ref. 944)

14. Los riesgos asociados al funcionamiento del terminal de carga, dependen del tipo de mercancías y de los tiempos de almacenaje. ¿Qué restricciones están y estarán vigentes al respecto?.

**Respuesta:**

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES CONCESIONES D.G.O.P. MOP

**La Resolución Ambiental tanto como el EIA que deberá realizar el Concesionario, de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.9.3.1 de las Bases de Licitación, determinará las medidas mitigadoras que se deberán tomar en el Terminal de Carga.**

(ref. 945)

15. Al tramitar permisos diversos ambientales (definidos como tales en el Reglamento de la Ley 19.300 y también otros que no quedaron en el listado, pueden surgir permisos no otorgados anteriormente y que se solicite regularizar como condición previa.

Consultamos: ¿Quién se hará cargo de tramitar y pagar los gastos correspondientes a aquellos permisos, teóricamente debidos y cómo se asegurará al concesionario que cualquier atraso que se origine por este concepto sea neutralizado en sus efectos para éste?.

**Respuesta:**

**El Análisis de Impacto Ambiental Preliminar no realizó una auditoría de los permisos necesarios y de su cumplimiento. En consecuencia, el MOP debería tramitar aquellos permisos no otorgados anteriormente y que se solicite regularizar.**

## III CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES AL ANTEPROYECTO REFERENCIAL

(ref. 526)

16. Página 74, 2.4.5.
La geometría del plan maestro sólo permite el estacionamiento de los aviones de categoría F en el ángulo noroeste del futuro terminal T1-2-3.

¿No sería entonces solamente esta zona contigua a los terminales T1, 2 y 3 (así como sus accesos) la que tendría que ser dimensionada para recibir el NLA (cat F), considerando que las otras zonas son dimensionadas para la categoría E?

Efectivamente, parece que los puestos previstos en el plan maestro para el NLA están localizados alrededor del futuro satélite T4.

**Respuesta:**

**Véase Respuesta N° 159 de la Circular Aclaratoria N° 8. El avión de categoría F (NLA) está considerado en el ángulo Noreste del nuevo terminal.**

(ref. 777)

17. Punto 3.0
Se especifica aislación térmica de poliestireno expandido. En muchos lugares está prohibido este material porque libera gases tóxicos (HCN) durante los incendios, que afectan gravemente a las personas. Favor especificar. Adicionalmente con las temperaturas y los rangos de variación de las mismas, especificados, los ductos de aluminio necesitarán ser aislados y no quedarán a la vista ni bien presentados. Aclarar si existen otras razones relacionadas con corrosión o excesos de humedad.

Otros: Los ventiladores especificados en los baños, individuales, no son aceptables para otros usos que no sean domésticos. El nivel de ruido aumenta con el tiempo y son de corta duración en uso intensivo.

- No existe en Chile suministro eléctrico de 220 V/3F/50 Hz.
- El poner dos compresores en un sólo equipo de refrigeración del tipo split requiere de sistemas de tuberías de refrigeración de diseño y montaje especial para asegurar el retorno de aceite; hay demasiadas instalaciones quemadas por esta razón.
- La especificación de filtros de aire en base a arrestancia no se usa porque equivale a eficiencia de filtrado mínimas, no aceptables en las instalaciones modernas ni en lugares con polvo y smog. Debe referirse a una norma.

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

- Sólo se especifican templadores o dampers antifuego (llama); no se especifican templadores antihumo.
- No hay en todas las especificaciones ninguna referencia para el anclaje de equipos, ubicados en altura o de gran tamaño, destinados a resistir los sismos.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 52 de la Circular Aclaratoria N° 10.**

(ref. 887)

18. En el documento 1200-ET-ME-002 párrafo 1.8 se hace mención al Anexo 3 -VD & DC. Dicho anexo no está incluido en la información recibida. Solicitamos entrega de la información correspondiente.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

(ref. 907)

19. En los documentos del Anteproyecto Referencial se indica las características de diseño de varios sectores de pavimento asfáltico:

a) Indicar cual será el procedimiento de evaluación del estado de los pavimentos construidos por el Concesionario, para determinar si es necesario proceder a un recarpeteo de las calzadas.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 7.**

b) En caso de que este procedimiento sea una medición del IRI, indicar cuales son los límites de IRI a considerar.

**Respuesta:**

**Para los pavimentos del Area Aeronáutica, la evaluación de los mismos se realizará por los Indices PCI (Pavement Condition Index) de acuerdo a lo establecido por la FAA.**

**Para los pavimentos de vías de circulación puede emplearse este mismo método u otro factible de ser aplicado, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.**

(ref. 914)

20. En la Circular Aclaratoria N° 2, respuesta 62 a la pregunta 43, el documento "Ampliación Aérea Terminal de Pasajeros AAMB- Informe preliminar, Estrategia de desarrollo, Programa, Plan Maestro", entregado a los participantes el 21/04/97, se indica como parte del Anteproyecto Referencial. Este documento fue entregado a los licitantes entre la precalificación y el llamado a licitación ¿Es posible de tener una lista exhaustiva de los documentos que son parte de la licitación y particularmente del Anteproyecto Referencial indicando su orden de precedencia?.

**Respuesta:**

**La información ha sido remitida a los Licitantes.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

(ref. 926)

21. En el caso de usar el anteproyecto referencial, la concesionaria tendrá acceso a las Memorias de Cálculo de los Proyectistas de Obras Civiles e Instalaciones, base para el diseño de dicho proyecto, para poder llevarlo a la etapa de proyecto definitivo.

**Respuesta:**

**Sí, pero el Concesionario deberá atenerse a los conceptos señalados en la Respuesta N°61 de la Circular Aclaratoria N° 10.**

(ref. 941)

22. La actual descarga de RILES de los hangares de mantenimiento y otras áreas ajenas a la concesión, los escurrimientos superficiales de aguas lluvias y también el producto de los drenajes llegan al curso hídrico vecino (río Mapocho) sin tratamiento de separación de grasas e hidrocarburos. Esta situación debe compararse con las normativas vigentes y en curso de elaboración-promulgación al igual que los cambios y obras que generen otras normativas, cabe consultar ¿ quién se hará cargo de sufragarlos?.

**Respuesta:**

**Véase la Rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.**

(ref. 969)

23. Se consulta lo siguiente:

a) ¿Quién operará la planta de tratamiento de aguas servidas?

**Respuesta:**

**La operación de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas la realizará el Estado, ya sea directamente o mediante concesión.**

b) La distribución de las aguas tratadas propuestas para riego provenientes de ésta, ¿tendrán costo para el concesionario?.

**Respuesta:**

**Sí.**

c) ¿Con qué frecuencia se verifica la calidad de agua?

**Respuesta:**

**Según su uso de acuerdo a lo indicado en la Norma Nch 1.333 "Requisitos de Calidad del Agua para distintos Usos".**

(ref. 995)

24. En la etapa de fase 1, demolición 2, etapa de construcción 1, se deben trasladar las oficinas LAN, LADECO, AIR FRANCE y VARIG a las nuevas instalaciones para así demoler y reconstruir dichas áreas.

a) ¿Se llegó a un acuerdo con estas líneas aéreas sobre la futura ubicación de ellas y emplazamiento respecto a la plataforma, distante aproximadamente 600 metros de la actual ubicación y a 300 metros de la plataforma?
b) ¿Podrán estas líneas aéreas operar en dichas condiciones?
c) ¿Se cuenta con opinión de los operadores de carga para esta situación?

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

Respuesta:

**De acuerdo con los antecedentes entregados en relación con los trabajos a realizar en el Area de Carga, en esta etapa no se consulta el traslado de las oficinas mencionadas. Los trabajos a realizar están claramente detallados en el Plano 2010-DG-001 del Anteproyecto Referencial.**

(ref. 996)

25. En las especificaciones técnicas de diseño estructural para pavimentos, del área de plataforma de estacionamiento de aviones y calles de rodaje, se menciona como método de diseño la utilización del método FAA incluido en el Airport. Pavement design and evaluation, AC 150/5320-6D y normas chilenas.

a) Se desea saber si en la unión de paños de pavimento se usará sistema de trabas o barras de traspaso.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 5 y la Respuesta N° 159 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

b) Si es lo segundo, de que diámetro, largo y distancia se deben diseñar?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 5 y la Respuesta N° 159 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

c) ¿Se entregará ese tipo de detalles?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 5 y la Respuesta N° 159 de la Circular Aclaratoria N° 6.**

d) Se requiere obtener el plano de estado de pavimento de plataforma de estacionamiento de aviones con el fin de visualizar las zonas aledañas a las nuevas plataformas.

**Respuesta:**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

**Se encuentra a disposición de los Licitantes, en el Centro de Documentación de la DAP, el índice de condición de pavimento (PCI) de la plataforma actual, a excepción de la plataforma nueva construida el año 1993 asociada al edificio Terminal Internacional existente. Dicho Centro se encuentra ubicado en calle Morandé N° 59, Piso 11, Santiago.**

e) ¿Se cuenta con la ubicación y espesores de losa de las diferentes plataformas con el fin de poder diseñar y calcular el espesor de la cuña de unión y así poder prever aumento de m3 de hormigón?.

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Respuesta:**

**Para pavimentos existentes véanse los Planos as-built N° 3100-GE-103 (1 al 3). Para pavimentos proyectados véanse los Planos N° 1700-VI-001, 1700-VI-002 y 2630-VI-001, todos del Anteproyecto Referencial.**

f) ¿Se desea saber quién ejecutará la mantención y reposición de pavimentos de caminos y plataformas de estacionamiento de aviones?.

**Respuesta:**

**Remítase a lo señalado en las Bases de Licitación.**

g) ¿Quién hará mantención de cámaras y obras de arte respecto a drenajes de aguas lluvias?.

**Respuesta:**

**El Concesionario.**

h) ¿Es posible recibir planos de diseño de la actual plataforma que incluya levantamiento topográfico por paño con niveles en sus 4 esquinas?.

**Respuesta:**

**Para la plataforma frente a Terminal Internacional véanse los Planos N° 3100-GE-10 (1 al 3). Para planos plataforma frente a terminal de carga se adjunta lámina topográfica complementaria en Respuesta N° 46 de la Circular Aclaratoria N° 8.**

(ref. 1004)

26. En relación al punto anterior (ref. 1003), en este mismo costado poniente existe una edificación que al parecer deberá ser removida.

a) ¿Se debe demoler?.

**Respuesta:**

**Se deberá demoler, previa autorización del Inspector Fiscal, toda aquella infraestructura que interfiera con el proyecto.**

b) ¿Qué instalaciones posee dicha edificación?.

**Respuesta:**

**Esto debe ser verificado por los Licitantes en terreno.**

c) ¿Se debe remover la postación existente?.

**Respuesta:**

**Véase lo señalado en la Respuesta a la letra a) de la presente Consulta.**

(ref. 1012)

27. Según Anteproyecto Referencial, en plano 1200-AR-102, entre ejes T6'-T7 y entre ejes TC-TB, por la zona en que actualmente se encuentra ubicado SITA, pasará un pasillo. De acuerdo a ello, solicitamos aclarar lo siguiente:

a) Cuál será la nueva ubicación de SITA?.

**Respuesta:**

**En la etapa de Proyecto Definitivo, si es necesario reubicar dichas instalaciones, el Concesionario deberá proponer la nueva ubicación en conjunto con la Inspección Fiscal.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES UNIDAD PORTUARIA AEROPORTUARIA D.G.O.P. MOP

b) De quién será cargo el costo del traslado de SITA?.

**Respuesta:**

**El costo de traslado será de cargo del Concesionario.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial -Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".

# CIRCULAR ACLARATORIA N° 13

SANTIAGO, 02 OCT 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1. En 1.4.5 *Documentos que se Deben Incluir en el Sobre o Paquete Denominado Oferta Técnica*, letra B) Oferta Técnica, número 8.- Programa de Financiamiento (Documento N° 8), la letra b) Egresos de la Concesión, se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

   **Para los efectos de este cálculo, se deberá utilizar un plazo de concesión de 15 años e incluir el pago del CANON establecido en el artículo 1.14.10 de las presentes Bases, considerando para su cálculo el $P_{LIC}$ igual a $ 3.000 (tres mil pesos).**

2. En 1.14.7 *Aspectos Tributarios*, letra b), modificada por la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 4, se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

   **La aceptación de dicha factura se hará contra estado de avance de las obras y no implicará la aprobación de las mismas por parte del Inspector Fiscal.**

3. En 3.3 *Evaluación de las Ofertas Económicas*, modificado por Circular Aclaratoria N° 9 Rectificación N° 10 y por la Rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 12, Tercer Tramo, se reemplaza su contenido por el siguiente:

   **Tercer Tramo**

   **Para todos los licitantes que ofrezcan un porcentaje de reducción de tarifas máximas, según lo definido en 3.2.3, se determinará su puntaje como:**

   $$\text{PUNTAJE} = \text{PRTM} + (C-3) \times 10$$

   **Donde:**

   **PRTM : el porcentaje de reducción de las tarifas máximas (PRTM) ofertado por el licitante para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, según se señala en 3.2.3.**

   **C : es la Calificación Técnica obtenida por el Licitante en su Oferta Técnica.**

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE
UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES OBRAS PUBLICAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

**Será exigencia del concesionario, si la licitación se resuelve en este tramo, prestar gratuitamente el servicio de transporte de equipajes dentro del terminal, señalado en I.10.2, III, d), no pudiendo realizar cobro alguno a los usuarios de dicho servicio.**

**La existencia de uno o más licitantes que compitan en este tramo, automáticamente descalificará a aquellos licitantes que compitan en el primer y segundo tramo.**

## II CONSULTAS REALIZADAS POR LOS LICITANTES A LAS BASES DE LICITACION

(ref. 960)

1. a)¿Han sido consultados y/o tomados en consideración la opinión de las líneas aéreas incluyendo al Airline Operator Committee (A.O.C.) y I.A.T.A. con respecto al diseño de la ampliación del aeropuerto, nuevo Terminal de Pasajeros y Carga?.
b) ¿Cuál ha sido la reacción de las aerolíneas y de otros concesionarios (como tiendas y restaurantes) a las mencionadas consultas sobre el diseño?
c) ¿Qué cambios o consideraciones han sido hechas al diseño de la ampliación del terminal para responder a las necesidades y requerimientos de las líneas aéreas?.

**Respuesta:**

**El diseño de la ampliación del Aeropuerto se realizó basado en el Plan Maestro elaborado cuando se diseñó el actual terminal de pasajeros, el que se ejecutó tomando en consideración la opinión de las aerolíneas y en base a las normas de la AOC y de la IATA. En consecuencia, el anteproyecto referencial considera las observaciones realizadas por las líneas aéreas en su oportunidad.**

(ref. 1008)

2. ¿Va a ser posible contratar una póliza de seguro de responsabilidad por daño ambiental a fin de obtener una autorización provisoria para iniciar el proyecto, en sus distintas etapas?, ¿Por cuánto y quién sería el beneficiario del mismo seguro?.

**Respuesta:**

**Véase la Respuesta N° 9 de la Circular Aclaratoria N° 12.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

- Consorcio Ferrovial - Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA ASESORES CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ANT: **Concesión "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago".**

**CIRCULAR ACLARATORIA Nº 14**

SANTIAGO, 03 OCT 1997

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES

A los Licitantes precalificados de la concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago que han recibido las Bases de Licitación, se les envía las siguientes aclaraciones a las mismas:

## I RECTIFICACIONES

1. En 3.3 *Evaluación de las Ofertas Económicas*, modificado por la Rectificación Nº 10 de la Circular Aclaratoria Nº 9, Adjudicación, se reemplaza su contenido por el siguiente:

**Adjudicación**

**La Concesión se adjudicará a aquel licitante cuyo puntaje haya resultado mayor en el tramo en que se haya competido.**

**En el caso de empate en el puntaje, la Concesión se adjudicará a aquel licitante que haya obtenido la mayor Calificación Técnica.**

**En el caso de empate en el puntaje y en la Calificación Técnica, se adjudicará la concesión conforme al siguiente orden de prelación:**

**a) Mayor promedio aritmético en el Documento Nº 7 del artículo 1.4.5.**

**b) Mayor promedio aritmético en el Documento Nº 6 del artículo 1.4.5.**

**c) Mayor promedio aritmético en el Documento Nº 5 del artículo 1.4.5.**

**d) Mayor promedio aritmético en el Documento Nº 9 del artículo 1.4.5.**

**e) Mayor promedio aritmético en el Documento Nº 8 del artículo 1.4.5.**

**El Plazo de concesión, la tarifa por pasajero embarcado y el porcentaje de reducción de tarifas máximas deberán ser expresados en números enteros positivos. Los puntajes se calcularán con aproximación a un decimal.**

**Las tarifas máximas que podrá cobrar en definitiva el concesionario a los usuarios del aeropuerto para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos definidos en el presente artículo, serán los siguientes:**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

| | | |
|---|---|---|
| $T_1$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de counter para compañías aéreas. | UF 1,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_2$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de oficinas para compañías aéreas. | UF 1,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_3$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno construido. | UF 0,5 * (100- PRTM)/100 |
| $T_4$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de área pavimentado o losa. | UF 0,3 * (100- PRTM)/100 |
| $T_5$ | Tarifa máxima mensual por metro cuadrado de terreno eriazo urbanizado. | UF 0,22 * (100- PRTM)/100 |
| $T_6$ | Tarifas máximas de Estacionamientos públicos para vehículos en general. | CVMi* (100-PRTM)/100 |
| | Servicio de transporte de equipaje dentro del terminal | Gratuito. No se permite cobro a los usuarios |

**Donde :**

**PRTM:** **Es el porcentaje de reducción de tarifas ofertado por el licitante.**

**CVMi:** **Es el Cargo Variable Máximo establecido en el artículo I.6.55.1 de las bases de licitación de la concesión de la obra pública fiscal denominada "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez.", adjudicada según D.S. MOP N° 20 del 12 de Enero de 1996, para un tiempo de permanencia "i" en el aeropuerto.**

2. En 1.14.2 *Distribución de riesgos entre la Sociedad Concesionaria y el Estado*, letra b) Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria, modificada por la Rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5, se reemplaza la definición de $IA_{0\,(m)}$ por la siguiente:

$IA_{0\,(m)}$: **Valor Actualizado de los Ingresos Mensuales recaudados por tarifa por pasajeros embarcados de la Sociedad Concesionaria (en UF), calculado en el mes *m* de explotación, y actualizado al mes anterior al mes de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de la concesión.**

3. En Circular Aclaratoria N° 8 Respuesta N° 11, al final del tercer párrafo de la respuesta donde dice "... que atenten con lo dispuesto en C.13 de las bases de Licitación." se modifica por:

**"... que atenten con lo dispuesto en C.3 del artículo 1.10.3 de las bases de Licitación."**

4. En Circular Aclaratoria N° 8 Respuesta N° 23, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

**Remítase a lo señalado en la Respuesta N° 88 de la Circular Aclaratoria N° 5.**

**No existirá período de transición en el cual personal de la DGAC preste servicios al Concesionario.**

5. En Circular Aclaratoria N° 8 Respuesta N° 37, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

**La DGAC entregará en comodato al Concesionario los buses de propiedad de la DGAC que actualmente prestan servicio en plataforma en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Los buses se entregarán en las condiciones existentes.**

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP

6. En Circular Aclaratoria N° 12 Respuesta N° 9, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

   **Tal como se señala en la pregunta, es posible tramitar una Póliza de Seguro Ambiental conforme a lo establecido en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y su Reglamento.**

   **Los trabajos que se inicien, en caso de producirse modificaciones o rechazos no imputables al concesionario, serán de riesgo de la DGAC.**

7. En Circular Aclaratoria N° 12 Respuesta N° 17, se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

   **Remítase a lo señalado en las Respuestas N° 51 y N° 52 de la Circular Aclaratoria N° 10.**

8. En Circular Aclaratoria N° 12 Respuesta N° 19 letra a), se reemplaza el contenido de la respuesta por el siguiente:

   **El procedimiento de evaluación se determinará conforme a lo señalado en la letra b) de la presente Respuesta.**

Saluda atentamente a Ud.,

JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

CCL/GDR/JPP/JAF
**Distribución:**
- Consorcio ADS
- Consorcio Americas Aviation Association/Chile
- Consorcio Aeropuerto AMB
- Consorcio Airground A.G.
- Consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago
- Consorcio ASSA
- Consorcio Aeroportuario Hispano-Alemán
- Consorcio Aeropuerto Santiago
- Consorcio Santiago 2000
- Consorcio ADC/Trizechahn
- Consorcio Ferrovial-Agroman
- Consorcio CIAS
- Consorcio CODAIS
- Oficina de Partes DGOP-MOP
- Sr. Roberto Salinas B. Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Sr. Pablo Teutsch. Dirección de Aeropuertos-MOP
- Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales-MOP
- Archivo

MINISTERIO DE HACIENDA SUBSECRETARIA OFICINA CHILE

UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y MULTISECTORIALES D.G.O.P. MOP