

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

PROSPECTO DE INVERSIÓN

CONCESIÓN “AEROPUERTO DIEGO ARACENA DE IQUIQUE, I REGIÓN DE TARAPACÁ”



Diciembre de 2011

INDICE

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

1. INTRODUCCIÓN

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

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

La participación del sector privado en la ejecución y explotación de proyectos para dotar a Chile de la necesaria infraestructura

productiva es fundamental para que el país continúe por la senda del desarrollo en que está comprometido.

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

otras obras que no cuentan con una rentabilidad privada, pero sí con una rentabilidad social.

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

En esta ocasión, considerando que la concesión del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto “Diego Aracena de Iquique” se encuentra próxima a terminar (año 2012) y que, de acuerdo al artículo

25° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, las obras deben ser nuevamente entregadas en concesión, el Ministerio de Obras Públicas ha decidido llamar a relicitación la concesión de la obra pública

fiscal denominada

“Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, I Región de Tarapacá”, en la que podrán participar todos los interesados inscritos en el Registro Especial Internacional creado para el “Programa de Relicitaciones de Concesiones de Infraestructura Aeroportuaria”.

Dicho proyecto se encuentra ubicado aproximadamente a 41 km. al Suroeste de la ciudad de Iquique, I Región de Tarapacá, y considera una inversión estimada de US\$ 5 millones.



2. POLÍTICA AEROPORTUARIA EN CHILE

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

Los objetivos generales de esta Política Aeroportuaria son básicamente:

- Mejorar la infraestructura y la administración del sistema aeroportuario;

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

2.1 Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria

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

RED PRIMARIA DE AEROPUERTOS CHILENOS

REGIÓN	NÚMERO DE HABITANTES ⁽¹⁾	AEROPUERTO – CIUDAD	ESTADO DE LA CONCESIÓN
I	428.594	Chacalluta – Arica	En Operación
		Diego Aracena – Iquique	En Operación y en Proceso de Relicitación
II	493.984	El Loa – Calama	En Operación
		Cerro Moreno – Antofagasta	En Operación
III	254.336	Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama	En Operación
IV	603.210	La Florida – La Serena	En Operación y en Proceso de Relicitación
		Nuevo Aeropuerto de la Región de Coquimbo	En Estudio
V	1.539.852	Mataverý – Isla de Pascua	–
RM	6.038.974	Arturo Merino Benítez – Santiago	En Operación
VIII	1.861.562	Carriel Sur – Concepción	En Operación
IX	869.535	Maquehue – Temuco	–
		Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía	En Construcción
X	1.073.135	Pichoy – Valdivia	–
		Cañal Bajo – Osorno	–
X	1.073.135	El Tepual – Puerto Montt	En Operación
XI	9 1.492	Teniente Vidal – Coyhaique	–
		Balmaceda – Coyhaique	–
XII	150.826	Carlos Ibáñez del Campo – Punta Arenas	En Operación

⁽¹⁾ Cifras Censo 2002 (INE).

Si bien la red de infraestructura aeroportuaria chilena ha sido desarrollada históricamente por el Estado con financiamiento público, el sector privado, a través del Sistema de Concesiones de Obras Públicas, ha ido logrando una importante participación, alcanzando sobre un 90% del tráfico total de pasajeros de la red⁽²⁾, a través de las concesiones de los aeropuertos regionales “Chacalluta de Arica”, “Diego Aracena de Iquique”, “El Loa de Calama”, “Cerro Moreno de Antofagasta”, “Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama”, “La Florida de La Serena”, “Carriel Sur de Concepción”, “El Tepual de Puerto Montt”, “Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas” y del principal terminal aéreo nacional, el aeropuerto internacional “Arturo Merino Benítez de Santiago”, los que se encuentran actualmente en operación.

De esta manera, la inversión pública se concentrará en la construcción, conservación, mantenimiento y operación de aeródromos y aeropuertos de la red aeroportuaria nacional que no cuentan con rentabilidad privada, pero si con rentabilidad social.

2.2 Financiamiento Privado

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

- Mejorar tanto en calidad como en cobertura la infraestructura pública del país.
- Atender una alta y creciente demanda privada por invertir en obras de infraestructura.
- Utilizar las capacidades de financiamiento y gestión privada.
- Priorizar el uso del presupuesto de inversión fiscal para los proyectos carentes de rentabilidad privada, pero socialmente rentables.
- Desarrollar y mejorar la infraestructura generando niveles de servicio por los cuales los usuarios están dispuestos a pagar.
- Lograr una relación contractual flexible y de largo plazo entre el Estado y la empresa privada,

en la que se asegura la continuidad del servicio, la igualdad en el tratamiento a los usuarios y la adaptación permanente a las necesidades.

La versatilidad y capacidad de inversión de la empresa privada en grandes obras públicas ha quedado reflejada en el Programa de Concesiones ejecutado hasta la fecha, con inversiones superiores a los US\$ 10.000 millones, los que implican un total de 67 proyectos licitados y adjudicados (incluidas las relitaciones), lo cual ha significado un verdadero impulso para el desarrollo económico y social del país.

⁽²⁾ Fuente: JAC (año 2010).

3. EL SISTEMA CHILENO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA

3.1 Descripción Conceptual

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Marco Legal del Sistema de Concesiones

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

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

3.3 Características del Marco Legal

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

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

3.4 Obligaciones del Concesionario

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

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

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

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

4. EL PAÍS

Chile, con un comportamiento estable de sus variables macroeconómicas durante los últimos 10 años y con un PIB per cápita superior a US\$ 11.900 del 2010⁽³⁾.



La inflación⁽⁴⁾ se ha controlado a niveles inferiores al 10% anual desde 1995 hasta el 2011, siendo actualmente del orden de 3,5% (acumulado de enero a octubre de 2011).

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

país.

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

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

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

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

Los indicadores generales sitúan a Chile en el lugar N°46 en Competitividad Global a nivel mundial⁽⁵⁾ y N°1 en capacidad para llevar a cabo asociaciones público - privadas en el sector de infraestructura⁽⁶⁾, en América Latina y el Caribe. En lo que respecta al desarrollo humano, nuestra posición ha mejorado notablemente.

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

⁽³⁾ www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/informacion-integrada/pdf/im_primer2011.pdf.

⁽⁴⁾ Fuente: INE (noviembre 2011).

⁽⁵⁾ Fuente: Informe de Competitividad Global noviembre 2011, WEF-UAI.

⁽⁶⁾ Fuente: *Economist Intelligence Unit's Infrascope Study* (octubre 2010).

5. LA REGIÓN

Ubicación Geopolítica

La I Región de Tarapacá se encuentra situada entre los 20° 13' 00" de latitud sur y desde los 70° 80' 52" de longitud oeste, hasta el Océano Pacífico. La principal característica regional es su condición desértica, por ende dispone de grandes espacios despoblados.

Los límites generales de la I región son:

- Por el norte: la XV Región de Arica y Parinacota.
- Por el sur: la II Región de Antofagasta.
- Al este: la República de Bolivia.
- Al oeste: el Océano Pacífico.

La superficie aproximada de la región es de 42.226 km², lo que representa el 5,5% del territorio nacional, excluido el Territorio Antártico, constituyendo el sexto lugar en extensión del país. Posee una extensión de litoral del orden de los 150 km.

Su capital regional es la ciudad de Iquique, uno de los principales puertos marítimos del país, situado a 23° 38' de latitud sur y 70° 24' de longitud oeste.

La I Región de Tarapacá está integrada por la Provincia de Iquique (sobre la base de las comunas de Alto Hospicio e Iquique) y la Provincia de El Tamarugal (conformada por las comunas de Camiña, Colchane, Huara, Pica y Pozo Almonte).

Actividad Económica

La economía de la región se basa principalmente en la extracción de recursos naturales, especialmente mineros y pesqueros.

A fines del siglo XIX, la principal riqueza de esta región era el salitre, siendo a la vez el principal producto exportador de la nación. Actualmente, la extracción de cobre es la que lidera este sector tras la puesta en marcha de los proyectos mineros

Mapa físico Región de Tarapacá
Physical map of the region of Tarapacá



Doña Inés de Collahuasi, Quebrada Blanca y Cerro Colorado.

También destacan la extracción de otro tipo de minerales, como la sal en el yacimiento de Punta de Lobos (el más importante de Chile) y la diatomita.

La abundancia de recursos pesqueros (especialmente anchoveta y jurel) ha convertido a este rubro en uno de las principales fuentes de ingresos. Sin embargo, el efecto del Fenómeno del Niño ha producido grandes pérdidas en este ámbito.

La agricultura y ganadería son casi nulas, debido a la aridez de las tierras. Sin embargo, existen ciertos cultivos en las zonas de quebradas, especialmente aceitunas, cítricos y mangos, además de la ganadería de auquénidos.

La Zona Franca de Iquique (ZOFRI) ha provocado el progreso del desarrollo comercial, especialmente en la venta de automóviles y productos tecnológicos, algo muy atrayente para gran cantidad de chilenos.

La actividad turística es muy importante debido a sus playas las cuales se consideran son las más importante del país. Debido a la temperatura de

sus aguas y la belleza del altiplano andino es que la ciudad de Iquique posee uno de los mejores desarrollos turísticos a nivel nacional. Destacan el Casino de Iquique y la Playa Cavancha en la costa de la ciudad y las antiguas oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura, en las cercanías de la capital regional, declaradas recientemente Patrimonio de la Humanidad.

Debido a lo extenso de las costas, (aproximadamente 150 km. de playas), existe un gran desarrollo de la actividad pesquera en la región.

Perfil Productivo

Aunque tradicionalmente la actividad económica en la Región de Tarapacá ha estado relacionada con la explotación del salitre, a finales de la década de 1990 la situación fue cambiando en favor del cobre. El sector económico más dinámico es, sin embargo, el pesquero. Las producciones de harina y aceite de pescado corresponden en promedio el 50 y 60% del total nacional, respectivamente.



La escasez de agua y la salinidad de los suelos limitan enormemente la agricultura en la región. Pero existen oasis donde la fertilidad es muy elevada. En ellos, mediante regadío, se pueden obtener rendimientos muy altos, pues las horas de insolación al año son muchas. Además, al estar la región situada en zona tropical, no está sometida a la estacionalidad de las temperaturas.

El buen manejo del agua es una constante histórica en la región, pues sin ella no sólo la agricultura sino la vida humana sería imposible. La existencia de importantes mantos freáticos

permite las actividades agropecuarias, pero para ello es preciso construir tomas y canales. La actividad nunca cesa. A mediados de los noventa, los agricultores del valle de Azapa se beneficiaron con la puesta en marcha de 8.000 metros lineales de canalización, a fin de mejorar los sistemas de riego en el sector alto del valle. La obra, impulsada por el Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP) y las organizaciones campesinas, forma parte del desarrollo del Chile nortino.

Existe una ganadería relacionada con los cultivos forrajeros en los oasis y en las praderas naturales en la cordillera andina, en estepas de altura. Tradicionalmente ha existido un pastoreo itinerante de las estepas al valle, en los meses de verano. En los bofedales de la cordillera se crían llamas y alpacas.

Pesca

La I Región de Tarapacá destaca no sólo por albergar en su subsuelo notables recursos minero-energéticos, sino también por beneficiarse de sus grandes recursos pesqueros. En efecto, las capturas de pesca en la región representan casi el 50% del total del país.

Las especies pesqueras más abundantes son la sardina española, el jurel, la agujilla, el tiburón, la anchoveta, las cholgas, el pulpo, los caracoles, entre otros.

Las capturas se destinan principalmente a la elaboración de harina de pescado y aceites. La actividad pesquera se lleva a cabo en la franja de la corriente fría de Humboldt, entre la costa y las 60 millas marinas.

Minería

La Minería es el segundo sector económico más importante de la I región después del comercio y constituye su principal fuente de exportaciones. Es considerado el motor de crecimiento de la región de Tarapacá, alcanzando su aporte sobre el PIB regional a un 14,4%. A nivel nacional, este aporte alcanza al 4,8% del PIB sectorial.

La actividad minera regional es principalmente de índole cuprífera, revelando menor importancia la obtención de oro y plata de los yacimientos existentes y la minería no metálica, como el cloruro de sodio y la diatomita. Parte importante del desarrollo sectorial se ha basado en la puesta en marcha de proyectos cupríferos de gran envergadura como son Doña Inés de Collahuasi, Quebrada Blanca y Cerro Colorado, mientras que la minería del oro se ha mostrado bastante deprimida en los últimos años.

La explotación de la sal común es esencial en los salares de la Cordillera de La Costa, tal como ocurre en el Salar Grande, que con 280 km² de extensión es el mayor depósito de sal común del mundo. Se accede por un camino pavimentado con sal ubicado a 26 km. de Puerto Patillos, en la costa. Es la mina de cloruro sódico mayor del planeta a tajo abierto. Se explota en la mina Punta Lobos, un gran hoyo con los bordes escalonados.

Sector silvoagropecuario

La agricultura históricamente ha tenido una participación modesta en la I Región, siendo normalmente del orden del 1% del PIB regional. Destacan algunas variedades como las aceitunas de Azapa, la producción hortícola de primores destinados a la zona central y la agricultura orientada hacia el abastecimiento local. También la ganadería de camélidos es significativa en las localidades del altiplano.

Industria

Tras la gran crisis del salitre, a causa de la situación fronteriza de la región, el gobierno chileno asumió el mantenimiento y desarrollo de La Región de Tarapacá como una necesidad estratégica. Una de las formas ensayadas fue la creación de *Zonas Francas Industriales*, desde las cuales se podrían importar, libres de impuestos, todo tipo de bienes de equipo y consumo necesarios para las instalaciones industriales. También se asimilaba este régimen de Zona Franca a las mercancías importadas con fines comerciales.

Electricidad, gas y agua

La actividad del sector de electricidad, gas y agua es la menos significativa de la I región en cuanto a aporte al PIB regional se refiere, del orden de 1,4%. A nivel nacional dicho aporte es alrededor del 2%. El crecimiento de este sector se encuentra directamente relacionado al auge del sector minero.

Construcción

La construcción es otro sector emergente de la I región. Actualmente aporta un 5,7% del PIB regional y el 3% del PIB sectorial del país.

El desarrollo logrado por la minería ha sido un factor de gran incidencia en el desarrollo de la Construcción, ya que además de incrementar el ingreso regional, una de las variables claves en el mercado inmobiliario, los proyectos mineros tienden a abastecer de las viviendas e infraestructura necesaria para llevarlos a cabo.



Comercio, restaurantes y hoteles

El comercio constituye un polo de desarrollo para la I Región, reflejado en una participación del orden del 34,3% del PIB regional. A nivel nacional, la rama de comercio de la I región aporta el 5,6% del sector.

La I región ha tenido un tratamiento especial diferenciándola del resto, con un apoyo público importante tanto en los servicios públicos, en las obras de infraestructura así como en la misma actividad de las empresas y reparticiones públicas comprometidas.

Cultivos no tradicionales

Los cultivos no tradicionales de la zona están representados por los cultivos cítricos, tropicales y subtropicales que han aumentado significativamente su participación en la producción de la I región. La demanda por los cítricos y las frutas tropicales muestra un crecimiento sustancial en el mercado internacional, siendo las bananas y las naranjas las que toman los primeros lugares.

Otros cultivos no tradicionales para la I región que muestran alternativas económicas para la inversión en la agricultura son las flores, la jojoba y las especies aromáticas y medicinales.

Cultivos tradicionales

Los cultivos tradicionales de la I región que muestran un atractivo económico para la inversión en la zona son los tomates, el orégano y la olivicultura.



Indicadores Económicos⁽⁷⁾

Según los datos aportados por el Censo 2002 del INE, la región está poblada por 238.950 habitantes, representando el 1,6% de la población nacional. Su densidad alcanza a los 5,65 habitantes por km².

La ciudad que registró mayor crecimiento de población en la región fue Iquique (incluyendo a Alto Hospicio), que alcanzó los 216.419 habitantes.

A nivel de ciudades, las más pobladas son:

- Iquique, con 164.396 habitantes.
- Alto Hospicio, con 50.190 habitantes.
- Pozo Almonte, con 6.384 habitantes.
- Pica, con 2.642 habitantes.
- Huara, con 956 habitantes.

El poblamiento en esta región se ve orientado por accidentes de tipo físico - geográfico, en el cual se pueden distinguir tres formas de asentamiento: costero, Pampa del Tamarugal y cordillerano - altiplánico.

Costero: En esta área se asienta el centro urbano de mayor importancia de la región, la ciudad de Iquique, la cual concentra el mayor número y porcentaje de la población regional.

Pampa del Tamarugal: Presenta un poblamiento escaso y disperso asociado generalmente a redes camineras, ríos, quebradas, oasis, que dividen la Meseta de Tarapacá y la Pampa del Tamarugal, de preferencia de oriente a poniente. Algunos centros poblados que destacan son: Pozo Almonte, Pica, Huara y Tarapacá.

Sector precordillerano - altiplánico: Sobresalen pequeños centro poblados tales como Isluga, Caquena y Colchane.

En relación al nivel de actividad económica regional, durante el trimestre enero - marzo de 2011, en la Región de Tarapacá el indicador de Actividad Económica Regional, INACER, registró una disminución de 4,5% respecto a igual periodo del año anterior.

Este resultado se explica principalmente por las incidencias del sector Construcción, debido a la disminución en la cantidad; Pesca, por el menor desembarque de origen industrial, el que determinó el comportamiento sectorial; las mayores contribuciones positivas las presentaron Servicios Financieros y Empresariales, esencialmente por el aumento en los Servicios Empresariales; y Comercio, Restaurantes y

⁽⁷⁾ Fuente: INE (Informe Económico Regional 1^{er} Trimestre 2011).

Hoteles explicado por el crecimiento en comercio minorista y mayorista en la región.

Durante el periodo enero - marzo de 2011, la Región de Tarapacá tuvo la séptima menor tasa de desocupación (6,7%), lo que implica un aumento de 0,1% respecto al trimestre móvil enero - marzo de 2010, donde registró una tasa de 6,6%.

La *Tasa de Presión Laboral*⁽⁸⁾ en la I región durante el mismo periodo fue de 19%. En el trimestre móvil enero - marzo de 2010 fue de 19,1%.

La *Fuerza de Trabajo o Población Económicamente Activa* en la I región para el trimestre enero - marzo 2011 fue de 157.970 personas, aumentando en 3.590 personas en comparación al trimestre móvil enero - marzo de 2010 donde la Fuerza de Trabajo fue de 154.380 personas.

Los ocupados en la región en el trimestre móvil enero - marzo de 2011 fue de 147.320 personas, aumentando en 3.060 personas en relación al trimestre móvil enero - marzo de 2010 donde fueron 144.260 personas ocupadas.

En el mismo periodo de estudio, la rama de actividad económica donde participa la mayoría de los ocupados fue el Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos con 33.100 personas. La segunda rama fue Construcción con 14.410 personas. La tercera rama de actividad económica con mayor participación fue Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones con 13.610 personas.

En cuanto a la categoría ocupacional, en el periodo de estudio los asalariados llegaron a 88.370 personas, disminuyendo en 1.910 personas en comparación al mismo periodo del año anterior donde los asalariados fueron 90.280 personas. Los ocupados por cuenta propia fueron 43.840 personas en el periodo de estudio, aumentando en 6.230 personas con respecto al mismo periodo del año anterior donde fueron 37.610 personas.

⁽⁸⁾ Total de personas ocupadas que buscan un segundo empleo más los desocupados, como porcentaje de la Fuerza de Trabajo).

El porcentaje de ocupados cuya jornada de trabajo es a tiempo parcial involuntario en la Región de Tarapacá fue 59,8% en el periodo de estudio, mientras que en el mismo periodo del año anterior fue de 66,5%, vale decir una disminución de 6,7%.

Conectividad Terrestre

La I Región de Tarapacá está situada en el extremo norte del país. Tiene la desventaja de la gran lejanía respecto de la capital nacional: su capital regional, la ciudad de Iquique, se encuentra a una distancia de aproximadamente 1.800 km. de Santiago.

Sin embargo, su situación es privilegiada en relación a un amplio entorno regional, que incluye Bolivia y el sur de Perú. Se conecta vía terrestre con el resto del país por medio de la ruta costera A-1. Es posible además acceder a la ciudad de Iquique a través de la ruta A-16 que une esta ciudad con Humberstone, así como diversos pueblos ubicados al interior como Pica, Huara y Pozo Almonte.



La Carretera Panamericana (CH-5) atraviesa esta región de norte a sur y tiene varios ramales, uno de ellos llega a Iquique a través de la Ruta A-16.

La conectividad de la ciudad de Iquique con las ciudades más cercanas - Arica y Antofagasta - se da a través de vías pavimentadas las cuales se encuentran en general en buen estado de conservación. Las capitales comunales están comunicadas por medio de carreteras pavimentadas.

Entre las obras viales más importantes realizadas destaca el desarrollo de la ruta costera A-1 (tramo Antofagasta - Iquique), que ha permitido unir caletas abandonadas y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, facilitando el transporte de los productos pesqueros y estimulando el turismo. Asimismo, se construyó la Carretera Internacional Arica - La Paz, en el sector Arica - Tambo Quemado, consistentes en 135 km. de pavimentación y que corresponde a la principal vía terrestre de integración turística y cultural entre Chile y Bolivia, con considerables ahorros para el transporte terrestre, en tiempo y calidad de viaje. Otro proyecto importante es el mejoramiento y pavimentación de la ruta Huará - Colchane.

Por otra parte, el actual terminal rodoviario de la ciudad de Iquique no es capaz de absorber el intenso tráfico, principalmente internacional, debido a lo precario de su infraestructura.

De todas formas, se puede señalar que la infraestructura vial y de transportes actual de la región es adecuada y funcional para la actividad productiva existente. No obstante, existen múltiples proyectos productivos que aumentarán, considerablemente, la demanda por infraestructura en la zona. Por otro lado, se ha observado que ésta es insuficiente para el mejor aprovechamiento de las relaciones con los países limítrofes, especialmente desde el punto de vista de un uso más intensivo de la infraestructura portuaria. Además, faltan algunas conexiones intercomunales y mejoramiento de otras.

La red vial de la zona presenta preocupantes índices de deterioro del nivel de servicio y al mismo tiempo no dispone de alternativas de conexión que permitan una operación óptima de los flujos vehiculares. Es por esto que actualmente se encuentra en etapa de construcción un proyecto, de iniciativa privada, que consiste en el mejoramiento de las vías de acceso a la ciudad de Iquique y la ampliación a segunda calzada, con lo cual se busca reducir tiempos de viaje, costos de operación y accidentes.

Conectividad Aérea y Marítima

En la ciudad de Iquique se encuentra uno de los puertos más importantes del norte de Chile, esto se debe a que hace de puerto principal para mercaderías que ingresan a la Zona Franca proveniente de Perú, Bolivia, Argentina, Paraguay, Ecuador, Brasil, Colombia y Uruguay. Este puerto es uno de los tres puertos existentes en la región, junto con el Puerto Patillos y el puerto de Patache, los cuales tienen una fuerte actividad en la minería a granel de material cuprífero y sal, esta última proveniente del Salar Grande.

Las cargas que mueve el puerto local están directamente relacionadas a la ZOFRI (electrodomésticos, automóviles nuevos y usados, mercaderías en general, insumos mineros, entre otros). A su vez, buena parte de las importaciones bolivianas se hacen a través de este puerto, generando un intenso tráfico entre Iquique y la ciudad boliviana de Oruro. A nivel de cruceros, históricamente Iquique ha sido considerado un puerto atractivo.

Desde el punto de vista de la conectividad aérea, a una distancia aproximada de 41 km. al Suroeste de la ciudad de Iquique, a un costado de la ruta A-1, se encuentra dispuesto el aeropuerto "Diego Aracena". Sus instalaciones se encuentran situadas entre los 20° 32' de latitud sur y 70° 10' de longitud oeste. Tiene una elevación de 48 m. sobre el nivel del mar.

Actualmente en dicho aeropuerto se encuentra operando bajo el régimen de concesión de obra pública. El plazo de dicha concesión termina durante el año 2012.

En este aeropuerto se realizan vuelos diarios a la ciudad de Santiago, donde se encuentra el principal aeropuerto internacional del país, "Comodoro Arturo Merino Benítez". Estos vuelos diarios desde y hacia Santiago tienen una duración de 2 horas y 10 minutos aproximadamente. Presta los servicios como terminal de pasajeros, de carga y centro de operaciones de la Fuerza Aérea de Chile. Cuenta con servicios de Policía Internacional, migración

y aduana, por lo que es considerado un aeropuerto regional de carácter internacional.

El aeropuerto “Diego Aracena” es el cuarto aeropuerto en cuanto al total de pasajeros transportados y el segundo aeropuerto en cuanto a transporte de carga en Chile.⁽⁹⁾

La importancia de este aeropuerto radica en la actividad minera, turística y pesquera, fuertemente concentrada en esta zona, facilitando un aumento de negocios lo cual potencia económicamente a la región.

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

6. EL PROYECTO

6.1 Situación Actual Aeropuerto “Diego Aracena”

El actual aeropuerto “Diego Aracena” está ubicado a 41 km. al Suroeste de la ciudad de Iquique, en la I Región de Tarapacá.

Sus dependencias fueron entregadas en un contrato de concesión por el Estado de Chile a la empresa “Sociedad Concesionaria Aerotas S.A.”, según consta en el Decreto Supremo MOP N° 710 de fecha 8 de Octubre de 2007, cuyo plazo de duración se extinguirá cuando se alcance el monto de Ingresos Totales de la Concesión (ITC), por concepto de tarifa por pasajero embarcado, solicitado por el actual Concesionario en su oferta. De acuerdo a lo anterior, se estima que el período de concesión actual finalizará durante el segundo semestre de 2012.

Instalaciones Existentes

Las principales instalaciones del aeropuerto “Diego Aracena” comprenden un Edificio Terminal de Pasajeros, construido en el año 2008, con una superficie inicial de 4.700 m². Las obras

de la concesión vigente consideraron una ampliación de su superficie a un total de 8.200 m² aproximadamente. Está dividido en dos niveles, dispone de tres puentes de embarque móviles y tres cintas para el transporte de equipaje. Las áreas que comprende este Edificio Terminal de Pasajeros poseen instalaciones para la ubicación de equipos de aduana del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y de policía, para los casos de aterrizajes de vuelos internacionales.

Por otro lado, destaca la existencia de una Torre de Control de aproximadamente 20 m. de altura, un Edificio Administrativo para la DGAC de 1.420 m² de superficie aproximada, un Edificio del Servicio de Extinción de Incendios, Hangares de Carabineros, una Base Aérea Militar, una Planta de Bombeo de Combustible y una Planta de Tratamiento de Aguas Servidas.

El área de maniobras del aeropuerto está formada por una pista de aterrizaje de 3.350 m. de longitud y 60 m. de ancho, de pavimento asfáltico. En ella existe, además, una calle de rodaje paralela (Alfa) de 23 m. de ancho, que es utilizada también por las instalaciones de la Base Aérea Los Cóndores de la FACH.

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

También dispone de una vialidad de acceso, en forma perpendicular desde la ruta A-1 proveniente de la ciudad de Iquique y una superficie de estacionamientos con una capacidad aproximada de 425 vehículos. Existen plazas reservadas para minusválidos.

Las líneas aéreas que operan en el aeropuerto son LAN Airlines, LAN Express, Principal Airlines y Sky Airline.

⁽⁹⁾ Fuente: JAC.

6.2 Justificación del Proyecto

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



Sin embargo, en el Área Terminal de Pasajeros se requieren efectuar trabajos de reparación, conservación y reposición de sus instalaciones verticales (Edificio Terminal) y horizontales (vialidad y estacionamiento, entre otras), así como también la reposición del equipamiento necesario, con la finalidad de asegurar un funcionamiento operativo adecuado del aeropuerto. Con lo anterior, se busca satisfacer las demandas actuales y futuras al menos para los próximos 6 años a partir de la adjudicación del contrato, manteniendo los estándares de servicio de un terminal aeroportuario internacional concesionado.

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

6.3 Descripción de la Concesión

El proyecto consiste en la reparación, conservación de la infraestructura e instalaciones y reposición del equipamiento existentes en el

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

6.3.1 Descripción de las Obras

Las principales obras consideradas en el proyecto son las siguientes:

- Provisión e instalación de una (1) mampara vidriada divisoria tráfico doméstico - internacional.
- Habilitación de instalaciones para el personal de losa de líneas aéreas.
- Provisión e instalación de un (1) Montacargas para equipaje facturado sobretamaño y obras asociadas.
- Provisión e instalación de forros y canaletas metálicas aguas lluvia en la fachada oriente del Edificio Terminal.
- Ampliación de sala de embarque por medio del deesplazamiento de la fachada vidriada existente hacia pasillo exterior. Incluye terminaciones e instalaciones de las especialidades necesarias para mantener el estándar de la actual sala de embarque.
- Habilitación del sector de llegada pasajeros remotos en nivel 1 del Edificio Terminal. Incluye cierre del área por medio de una (1) mampara vidriada, puertas de salidas, terminaciones del área completa e instalaciones de especialidades necesarias para mantener el estándar actual del Edificio Terminal.

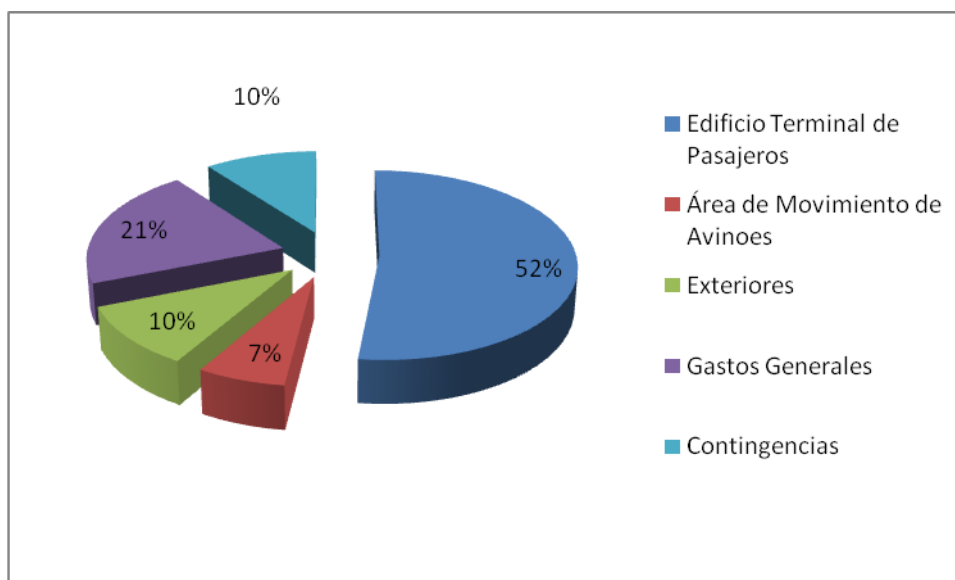
- Reposición de dos (2) puentes de embarque.
- Provisión e instalación de un (1) nuevo Puente de Embarque y sus obras asociadas.
- Rehabilitación de la plataforma de aviación general.
- Provisión e instalación de dos (2) Torres de Iluminación de Plataforma y traslado de Torre Monoposte hacia nueva Plataforma de Aviación General.
- Tratamiento de taludes exteriores para estabilizar su pendiente.
- Provisión e instalación de CCTV en zonas exteriores al Edificio Terminal de Pasajeros.
- Rehabilitación de calle de conexión entre el Edificio Terminal e instalaciones aeronáuticas DGAC.
- Mejoramiento de demarcaciones y señalética en camino aeronáutico.
- Habilitación nueva oficina ARO para la DGAC y traslado de patio meteorológico hacia nueva ubicación en el aeropuerto.
- Instalación de cumbreras en cercos de seguridad en zonas exteriores del aeropuerto.
- Ejecución de obras necesarias para el escurrimiento gravitacional de aguas servidas del Edificio Terminal y de las instalaciones aeronáuticas DGAC.

6.3.2 Inversiones Estimadas

La inversión estimada para el mejoramiento del Área Terminal y del Área Aeronáutica del aeropuerto “Diego Aracena” asciende a US\$ 5 millones, aproximadamente. En el gráfico N° 1 se presenta una composición porcentual de dicha inversión, por obra.

Gráfico N° 1:

Distribución Porcentual de la Inversión Concesión “Aeropuerto Diego Aracena de Iquique”



Para determinar el monto de las obras, el Presupuesto de Inversión se ha estimado en base a los antecedentes técnicos entregados por la Dirección de Aeropuertos del MOP.

6.3.3 Antecedentes de Demanda⁽¹⁰⁾

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

Durante el 2006, el nivel de tráfico de pasajeros totales (embarcados y desembarcados) observado en la red llegó a los 7,6⁽¹¹⁾ millones aproximadamente, cifra superior al año anterior en alrededor de un 5,3%.

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

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

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

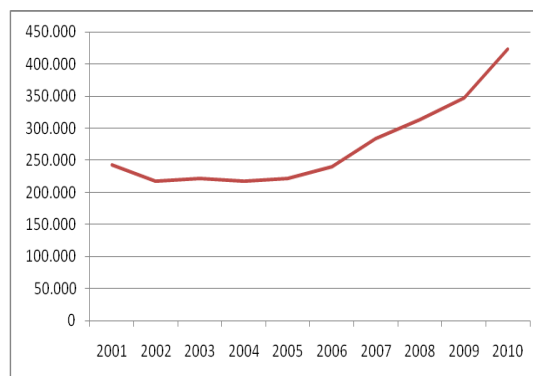
Entre 2003 y 2010: El tráfico vuelve a tomar su senda de crecimiento, similar al primer período antes señalado (11% promedio), explicado en gran medida por las nuevas políticas comerciales

A modo informativo, el siguiente gráfico muestra la serie histórica del movimiento de pasajeros

embarcados en el aeropuerto “Diego Aracena” durante el período 2001 - 2010.

Gráfico N° 2:

**Tráfico Histórico Pasajeros Embarcados
Aeropuerto “Diego Aracena de Iquique”,
período 2001 - 2010.**



6.4 Consideraciones Medioambientales

El proyecto objeto de la presente concesión no requiere ser sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), de conformidad con la Ley N° 19.300 de 1994 “Bases Generales del Medio Ambiente” y sus modificaciones; y el Reglamento del SEIA contenido en el D.S. N°95 de 2001 de MINSEGPRES. Lo anterior, en respuesta al análisis de pertinencia ambiental efectuado por el MOP.

No obstante lo anterior, las medidas establecidas en las Bases de Licitación constituyen el conjunto de obligaciones, compromisos y medidas ambientales mínimas obligatorias a cumplir por parte del Adjudicatario o de la Sociedad Concesionaria, según sea el caso, durante las Etapas de Construcción y Explotación de la concesión.

⁽¹⁰⁾ Fuente cifras: DGAC.

⁽¹¹⁾ Fuente: JAC.

7. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN

7.1 Características del Negocio

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

- Ejecutar las obras de infraestructura, en la forma y plazos establecidos en las Bases de Licitación.
- Mantener la infraestructura en forma continua y permanente de acuerdo a los estándares de mantenimiento establecidos en las Bases de Licitación.
- Prestar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos establecidos en las Bases de Licitación, durante todo el periodo de la concesión, teniendo derecho a percibir ingresos por los servicios comerciales, mediante el cobro de tarifas a los operadores por la prestación del servicio.

Así, el Concesionario recibirá como ingresos de la concesión durante la explotación de las obras pre-existentes y nuevas, los pagos de la DGAC por concepto de Tarifa por Pasajero Embarcado y los ingresos provenientes de la explotación comercial de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos.

7.2 Descripción de los Servicios

Los servicios que incluirá esta concesión son:

- *Servicios no Aeronáuticos no Comerciales*

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

- *Servicios no Aeronáuticos Comerciales*

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

- *Servicios Aeronáuticos*

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

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

7.3 Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones

El mecanismo de licitación definido para esta concesión, se relaciona con el grado de compromiso de riesgo que asume el Licitante o Grupo Licitante durante la concesión, reflejado en el monto de Ingresos Totales de la Concesión “ITC” que postule obtener de la concesión, cuyo valor en todo caso deberá ser igual o inferior a UF 141.000 (ciento cuarenta y un mil Unidades de Fomento). La concesión se adjudicará a aquel Licitante o Grupo Licitante cuyo valor del factor ITC sea el menor. En caso de empate, se adjudicará la concesión a aquel Licitante o Grupo Licitante que haya obtenido la mejor nota en la evaluación de la Oferta Técnica.

La concesión se extinguirá al cabo de cuarenta y ocho (48) meses contados desde la Puesta en Servicio Provisional de las Instalaciones Existentes o *Fase 1 de la Explotación*.

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

7.4 Regulación Económica

El Concesionario prestará un servicio considerado de utilidad pública, por lo cual se incorporarán en las Bases de Licitación procedimientos que resguarden el acceso igualitario de todos los usuarios al sistema y garanticen la transparencia de la operación.

Por otra parte, para los servicios que se consideren monopólicos se establecerán

resguardos adicionales como la fijación de tarifas máximas para la prestación de dichos servicios.

7.5 Consideración de Nuevas Inversiones

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