

## **Consejo de Concesiones Acta definitiva sesión enero de 2013**

A las 16.00 horas del día 23 de enero de 2013, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones con la asistencia de la señora Loreto Silva, Ministra de Obras Públicas, quién presidió la sesión. Asistieron también los consejeros señores Rodrigo Castro, Luis Eduardo Bresciani, Tomás Echaveguren, Pedro Gazmuri y Juan José Romero. Se encuentran en la sala, especialmente invitados, don Emilio Pellegrini, Coordinador de Concesiones; don Andrés Lagos, Jefe de la Unidad de Proyectos de Coordinación de Concesiones; don German Moncada, Jefe de Proyectos Departamento de Aeropuertos y Ferrocarriles de la Coordinación de Concesiones; la señora María Elena Cornejo ingeniero civil de la Dirección de Aeropuertos y doña Cecilia Rodríguez, Jefa del Departamento de Concesiones (s) de la Dirección de Aeropuertos. Actuó como secretario abogado doña Claudia Hernández.

La señora Ministra da la bienvenida a los consejeros y al resto de los asistentes y cede la palabra al señor Andrés Lagos, de manera que dé cuenta de los temas a tratar en la presente sesión. El señor Lagos indica que en dicha sesión se revisará el siguiente proyecto:

- (i) **Relicitación Aeropuerto Arturo Merino Benítez.**

### **I. Relicitación Aeropuerto Arturo Merino Benítez.**

El señor Lagos cede la palabra a doña María Elena Cornejo, para que exponga acerca del proyecto de Relicitación del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, quien indica que su intervención resume el anteproyecto referencial desarrollado con motivo del término de la actual concesión del Aeropuerto AMB, con el objeto de definir las futuras obras del terminal aéreo.

La señora Cornejo toma la palabra e inicia la descripción del anteproyecto señalando la situación actual del Aeropuerto:

El Aeropuerto cuenta con dos pistas paralelas, una ubicada al oriente y otra al poniente de los terrenos, cuenta además con una plataforma de estacionamiento de aeronaves de aprox. 220.000 metros cuadrados, que sirve tanto a aeronaves comerciales como de carga, un edificio de terminal de pasajeros que es de uso mixto y sirve tanto a pasajeros

nacionales y extranjeros, instalaciones de carga ubicadas al oriente de los terrenos, estacionamientos públicos para vehículos de pasajeros, instalaciones correspondientes a un hotel ubicado al frente del terminal de pasajeros, instalaciones de la DGAC ubicadas al centro del aeropuerto, y las instalaciones de la FACH ubicadas al norte del terreno.

En seguida, pasa a referirse al tráfico de pasajeros del aeropuerto, señalando que al cierre del año 2012 éste fue de 12 millones de pasajeros, repartidos por igual, entre pasajeros nacionales e internacionales.

En cuanto al tráfico histórico de pasajeros, se indica por la expositora que, para los últimos 20 años se ha registrado una tasa de crecimiento del 10% y para el período registrado entre 2010 y 2011 se ha incrementado en un 17,4% aproximadamente. En cuanto al período comprendido en la actual concesión, la tasa de crecimiento constante corresponde al 6,4 %.

Especial mención hace la expositora de las proyecciones realizadas para definir el anteproyecto, indicando que se analizaron para estos efectos tres escenarios: (i) conservador; (ii) tendencial; y (iii) optimista, optándose en definitiva por el escenario tendencial, el que tiene una tasa de crecimiento del 4,56% aproximadamente en el período que va del año 2015 al 2030, período de la nueva concesión.

En este punto, el señor Pedro Gazmuri, hace referencia a que el modelo utilizado por la Dirección de Aeropuertos para las proyecciones de tráfico, no es el más indicado, por tratarse de un modelo demasiado simple, a lo que la señora Cornejo, responde que la asertividad de un modelo no depende de lo complejo o simple, sino que son las variables del crecimiento las que influyen, señalando que todas ellas forman parte del informe de demanda del anteproyecto.

El señor Pedro Gazmuri, solicita se deje en acta la constancia de que se comprometió la entrega del estudio de demanda del anteproyecto referencial a los consejeros.

Continúa la expositora haciendo mención de otras proyecciones de tráfico, entre ellas la proyección de pasajeros en hora punta, la denominada hora 30, que corresponde a la treintava hora más congestionada del año, en base a ese antecedente, se define como año de diseño para el terminal de pasajeros el año 2025, fecha en la que se alcanzaría el equilibrio entre la oferta de infraestructura y demanda de pasajeros, alcanzándose un nivel óptimo de servicio.

La señora Cornejo, pasa a dar más detalles en relación al Plan Maestro 2030, obras que se basan en las proyecciones de demanda y que se requerirían para el próximo período de concesión, con aproximadamente 29,5 millones de pasajeros.

A continuación, la expositora pasa a describir las obras de este Plan Maestro 2030, indicando que se contemplan cuatro grupos: El primero de los grupos corresponde a los lotes de terrenos ubicados al sur del aeropuerto y en los que se realizó una definición urbanística tanto para los servicios de apoyo del aeropuerto como para las de carga (carga, servicios de apoyo, combustible, catering, edificios públicos), para esto se desarrolló un plan seccional que establece requerimientos básicos de construcción para los negocios y servicios interesados en instalarse en este sector.

El segundo grupo, corresponde a la construcción de un nuevo terminal de pasajeros para el tráfico internacional, contaría con procesador de embarque y desembarque de pasajeros, espigones, puertos y salas de embarque.

El tercer grupo, corresponde a la remodelación del actual edificio terminal de pasajeros, que debiese servir para un tráfico de 15 millones de personas, se realiza además una pequeña ampliación con salas de embarques.

El cuarto grupo de obras importantes, corresponde a obras en el área de movimiento de aeronaves, nuevas calles de rodaje, ampliación de plataforma de estacionamientos de aeronaves.

El señor Emilio Pellegrini, consulta en este punto, por la distancia de las obras del Plan Maestro a los accesos de las autopistas. La señora Cornejo responde que el proyecto contempló un análisis vial, que resultó positivo, por lo que no se requerirían obras viales adicionales.

El consejero Tomás Echaveguren consulta por la capacidad de estacionamientos vehiculares para pasajeros. Al respecto, la expositora señala que las obras contemplan nuevos estacionamientos vehiculares para público, ampliándose la capacidad actual de 3000 a 7000 estacionamientos.

Solicita Tomás Echaveguren, que se revise el tema de la cantidad de estacionamientos que se han contemplado en este anteproyecto, por considerarlos insuficientes y recomienda mirar otros terminales aéreos internacionales.

Luis Eduardo Bresciani, hace presente que la configuración del lugar no debe quedar a merced del concesionario, por lo que hace presente que éste debe respetar las indicaciones comprendidas en el Plan Maestro.

Juan José Romero, señala que debe aprovecharse la oportunidad de corregir las deficiencias de la licitación previa, tales como las variables de adjudicación relevantes. Igualmente, deben incorporarse ciertos estándares básicos de servicios en las bases de

licitación, tales como, a modo ilustrativo, la obligación para el concesionario de transportar pasajeros desde los estacionamientos remotos ubicados a mayor distancia.

Finaliza su exposición la señora Cornejo, informando del presupuesto de inversión del proyecto y del monto de inversión en la primera etapa.

El señor Andrés Lagos presenta a don Germán Moncada, Jefe de Proyectos Departamento de Aeropuertos y Ferrocarriles de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas.

El expositor indica que la información entregada en este Consejo corresponde a un Anteproyecto Referencial, que se están estudiando todas las variables legales de licitación, entre ellas: (i) bienes o derechos; (ii) tarifa por pasajero embarcado; (iii) ingresos totales de la concesión; (iv) reducción de tarifas por servicios comerciales; y (v) plazo de la concesión.

Señala que los ingresos que contempla la concesión, tienen su origen en ingresos comerciales e ingresos por pasajero embarcado, acota el señor Moncada en este punto, que hoy, el 90% de los ingresos del concesionario está dado por servicios comerciales.

El señor Moncada, pasa a referirse a los niveles de servicio, indicando que se ha trabajado en conjunto con la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección de Aeropuertos en la definición de los estándares y niveles de servicio que deberá prestar el concesionario.

Se define por el expositor, los servicios Aeronáuticos, correspondiendo a servicios de apoyo a las aeronaves durante su escala en el aeropuerto y otros servicios en tierra durante todo el período de la concesión, señalando entre ellos: (i) embarque y desembarque; (ii) servicio de plataforma; (iii) catering; (iv) cintas transportadoras de equipajes, entre otros y por los que se cobra tarifa a los usuarios.

Seguidamente pasa el Señor Moncada a definir los servicios no aeronáuticos comerciales, los que algunos serán de carácter obligatorio y otros, de carácter facultativo y por los que se cobraría tarifa a los usuarios por la prestación directa del servicio, entre ellos: (i) servicio de alimentación y bebida; (ii) financieros; (iii) locales comerciales; (iv) estacionamientos; (v) *counters* y oficinas de líneas aéreas; (v) almacenes *Duty Free*, entre otros.

En tercer lugar, el señor Moncada define los servicios no aeronáuticos no comerciales, de carácter obligatorio durante todo el período de la concesión y por los que no se cobra a los usuarios, siendo ellos: (i) mantención de obras; (ii) aseo; (iii) vigilancia; (iv) señalización e información a pasajeros; y (v) manejo y disposición de la basura.



En este tema, el consejero Tomás Echaveguren pregunta si se han considerado para definir los niveles de servicio de la concesión lo relativo a tratamiento de contingencias al interior del terminal aéreo.

Al respecto, el señor Moncada y la señora Cornejo, responden que lo relativo a contingencias o emergencia, es materia que debe ser evaluada con la Dirección General de Aeronáutica Civil, por ser ellos competentes en la materia.

Finalmente, para cerrar su exposición, el señor Moncada presenta un cronograma de las obras con los hitos más relevantes.

El señor Andrés Lagos indica a los consejeros que esta sesión es sólo de carácter informativa, no requiriendo pronunciamiento respecto del tema expuesto.

Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 17:20 horas.



---

**Loreto Silva Rojas**  
Presidenta del Consejo de Concesiones  
Ministra de Obras Públicas



---

**Rodrigo Castro**



---

**Luis Eduardo Bresciani**



---

**Juan José Romero**

|



---

**Pedro Gazmuri**



---

**Tomas Echaveguren**

|



**Claudia Hernández A**  
**Secretaría abogado (S)**