

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

PROSPECTO DE INVERSIÓN

CONCESIÓN “AEROPUERTO LA FLORIDA DE LA SERENA”

Noviembre 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.....	10
6.1	Situación Actual Aeropuerto “La Florida de la Serena”	10
6.2	Justificación del Proyecto	11
6.3	Descripción de la Concesión.....	11
6.3.1	Descripción de las Obras	12
6.3.2	Inversiones Estimadas	13
6.3.3	Antecedentes de Demanda	13
6.4	Consideraciones Medioambientales.....	14
7.	ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN.....	14
7.1	Características del Negocio.....	14
7.2	Descripción de los Servicios	15
7.3	Mecanismo de Licitación y Otras Condiciones	15
7.4	Regulación Económica.....	16
7.5	Consideración de Nuevas Inversiones	16

1. INTRODUCCIÓN

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

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

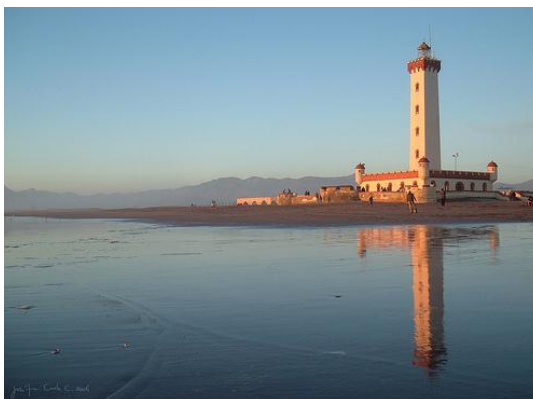
La participación del sector privado en la ejecución y explotación de proyectos para dotar a Chile de la necesaria infraestructura productiva, es fundamental para que el país continúe por la senda del desarrollo en que está comprometido.

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

otras obras que no cuentan con una rentabilidad privada, pero si 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 “La



Florida de la Serena” se encuentra próxima a terminar (8 de Enero de 2013) 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 La Florida de La Serena”, en la que podrán participar todos los interesados inscritos en el Registro Especial Internacional creado para el “Programa de Rlicitaciones de Concesiones de Infraestructura Aeroportuaria”.

Dicho proyecto se encuentra ubicado aproximadamente a 6 km. al Este del centro de la ciudad de La Serena y considera una inversión estimada de US\$ 7 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	Matavery – Isla de Pascua	–
RM	6.038.974	Arturo Merino Benítez – Santiago	En Operación
VIII	1.861.562	Carriel Sur – Concepción	En Operación
IX	869.535	Maquehue – Temuco	–
		Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía	En 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 red², 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 “Comodoro 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 sí 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 relicitaciones), 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 La Florida de La Serena”, 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 infraestructura⁶ 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 IV Región de Coquimbo es una de las 15 regiones en las que se encuentra dividido Chile. Se extiende entre los paralelos 29° 02' y 32° 16' de latitud sur y desde los 69° 49' longitud oeste hasta el Océano Pacífico.

Su territorio se sitúa en la sección meridional de lo que tradicionalmente se ha conocido como "Norte Chico". En ella se ubica el ancho mínimo del territorio chileno americano (90 km.) en los 31° 27' S., medidos entre el Paso de La Casa de Piedra y Punta de Amolanas.

Limita al norte con la Región de Atacama, al sur con la Región de Valparaíso, al este con la República Argentina y al oeste con el Océano Pacífico.

Cuenta con una superficie de 40.579,9 km² y una población estimada al año 2010 de 718.717 habitantes. La región está compuesta por las provincias de Choapa, Elqui y Limarí y la capital regional es la ciudad de La Serena.

La Región de Coquimbo, para efectos del gobierno y administración interior, se divide en 3 provincias:

- Provincia de Elqui, capital Coquimbo.
- Provincia de Limarí, capital Ovalle.
- Provincia de Choapa, capital Illapel.

Para los efectos de la administración local, las provincias están divididas en 15 comunas.

Actividad Económica

La economía de la región se basa, fundamentalmente, en las actividades relacionadas con la minería, la agricultura y la pesca.

Existen en la región yacimientos de manganeso, oro, plata, cobre, hierro y plomo. Entre los minerales no metálicos, se encuentran depósitos de apatita, yeso, carbonato de calcio, cuarzo,

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



combarbalita, ónix y lapislázuli. La mina de cobre Los Pelambres, cerca de Salamanca, en la Provincia de Choapa, es una de las más grandes del mundo, con una reserva estimada de 2.100 millones de toneladas.

La agricultura se desarrolla gracias al uso intensivo de los valles de Elqui, Limarí y Choapa, con cultivos hortícolas y frutícola, favorecidos por las condiciones climáticas, microclimas muy propicios, en particular para los viñedos. Entre los principales productos destacan las aceitunas, papayas, paltas, damascos, duraznos, nueces y, especialmente, las uvas de exportación y pisqueras, que permiten la producción de pisco, además de pasas (uvas deshidratadas) y arrope (miel de uvas). En la ganadería destaca la actividad caprina.

La pesca aprovecha los ricos recursos de esta porción del Océano Pacífico. Las actividades pesqueras se ven favorecidas por los casi 400 km. de litoral que posee la región. Se extraen pescados, especialmente sardina y jurel con fines industriales, mariscos y crustáceos, y se recolectan algas marinas.

En la región existen fábricas de frutas desecadas, empacadoras de frutas de exportación, productoras de harina y aceite de pescado, conserveras de pescados, moluscos y crustáceos e industrias del Pisco.

En las últimas décadas, el turismo se ha convertido en una de las actividades económicas más importantes, con variados centros, habiendo experimentado un fuerte desarrollo, principalmente en la costa y valles transversales. Buenas playas, excelente infraestructura y un clima agradable han sido los impulsores de la actividad. Entre ellos se encuentran tradicionales balnearios como Guanaqueros, Tongoy y las Termas de Socos, con otros de reciente creación como Las Tacas. El Valle de Elqui es muy famoso por ser un encantador lugar de turismo astronómico, cultural y de descanso. En esta región se encuentran los observatorios astronómicos La Silla, Cerro Tololo y Las Campanas, próximos al cerro Pachón, donde se puede observar la totalidad del hemisferio sur celeste.



Perfil Productivo

Las actividades mineras y agrícolas explican la ubicación de las diversas localidades de la región, en torno a los valles transversales y yacimientos mineros. Originalmente se estructuró esta organización siguiendo la ubicación de los poblados indígenas diaguitas.

En cuanto a población, las ciudades más importantes son (según datos del Censo 2002): La Serena (148.815 habitantes), Coquimbo (148.438 habitantes), Ovalle (66.405 habitantes), Illapel (21.826 habitantes), Vicuña (12.910 habitantes),

Salamanca (11.615 habitantes), Los Vilos (10.966 habitantes). En ese sentido, destaca la conurbación La Serena - Coquimbo la cual que concentra la mitad de la población regional (297.253 habitantes),

Indicadores Económicos⁽⁷⁾

En el primer trimestre de 2011, el INACER anotó un crecimiento de 10,1% comparado con igual trimestre de 2010.

Ello se explica, fundamentalmente, por el incremento de los sectores: Minería (debido al aumento en la producción de cobre y, en menor medida, a otros minerales asociados a la actividad), Silvoagropecuario (por el incremento en la actividad frutícola) y Comercio, Restaurantes y Hoteles (explicado por el crecimiento de las ventas del comercio minorista). Los sectores con incidencias negativas fueron Construcción (por una disminución en la cantidad de obras de ingeniería) y Pesca (por una baja producción artesanal y en los centros de cultivo).

La tasa de desocupación del trimestre móvil enero-marzo 2011 fue 8,5%, registrando un aumento de 0,1% respecto del trimestre móvil del trimestre anterior y una disminución de 1,5% respecto del mismo trimestre de 2010.

La tasa de desocupación disminuyó en doce meses producto del aumento de la Ocupación (6,8%) y la Fuerza de Trabajo (5,0%), las cuales han presentado un incremento por tercer trimestre consecutivo. Por otro lado, se produjo una disminución en el número de Desocupados (-10,8%) e Inactivos o personas fuera de la Fuerza de Trabajo (-1,1%), ésta última variable presentando una disminución por tercera medición consecutiva. En el aumento de la Ocupación influyó principalmente el mayor incremento del empleo en Explotación de Minas y Canteras, Comercio y Servicios Sociales y de Salud.

El empleo asalariado aumentó respecto de igual trimestre año anterior a una tasa de 0,9%,

⁽⁷⁾ Fuente: INE (Informe Económico Regional 1° Trimestre 2011).

contrastando con el alza del trabajo por cuenta propia (16%).

Los indicadores analíticos en doce meses mostraron disminución de 1,1% en la *tasa de presión laboral*⁽⁸⁾, esto se explicó principalmente por la disminución de los Desocupados.

Por otra parte, aumentaron los Ocupados que trabajan a tiempo parcial, tanto voluntario como involuntario.

Respecto del trimestre móvil anterior la Fuerza de Trabajo y la Ocupación registraron variaciones acordes a la estacionalidad del periodo (1,0% y 0,9%, respectivamente). Las principales ramas que incidieron en esta mayor alza ocupacional fueron Comercio; Servicios sociales y de salud, y Hogares privados con servicio doméstico.

Conectividad Terrestre

La IV Región de Coquimbo está situada en el norte del país. Su capital regional, la ciudad de la Serena, se encuentra a una distancia de aproximadamente 600 km. de la capital nacional, Santiago. Se conecta vía terrestre con el resto del país por la Carretera Panamericana. Las capitales comunales están comunicadas por medio de carreteras pavimentadas.

El principal acceso a la región lo cubre la red vial Ruta 5 Norte (Carretera Panamericana) trazada por el sector costero, la cual enlaza el norte y centro del país de manera más fácil y expedita. Ramas menores nacientes de ella, que penetran por los valles transversales hacia el oriente y poniente, conforman la estructura secundaria del sistema que comunica los poblados interiores y de los cuales destacan: Ruta D-85 (Los Vilos - Illapel); Ruta D-71 (angostura Gálvez - Canela-Combarbalá); Ruta D-45 (Socos - Ovalle); Ruta D-43 (La Serena - Coquimbo - Ovalle). Hacia el poniente: Ruta D-560 (acceso a P.N.Fray Jorge); Ruta D-440 (acceso sur a Tongoy); Ruta D-410 (acceso a Guanaqueros); Ruta D-180 (acceso a El Tofo - Cruz Grande) y ruta D-110 (acceso a Los Choros).

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

Respecto de la conectividad internacional, se encuentra la ruta CH-41 “Camino Internacional Gabriela Mistral”, de una extensión de 235 km. y que une a las ciudades de Coquimbo, La Serena y Vicuña con la ciudad de San Juan, República de Argentina, a través del Paso Internacional de Agua Negra (km. 505), ubicado a una altura de 4.765 m. sobre el nivel del mar.

En el km. 152 de esta vía internacional se localiza el Complejo Aduanero Juntas del Toro, ubicado a 2.200 m. sobre el nivel del mar.



El Paso Internacional de Agua Negra, de carácter estacionario, tiene generalmente como meses de apertura noviembre y diciembre, funcionando hasta el mes de abril, dependiendo exclusivamente de las condiciones climáticas en cordillera.

El Complejo Aduanero Juntas del Toro es un recinto habilitado para la atención de viajeros en tránsito y cuenta para la época de funcionamiento con los servicios de aduana, agrícola y ganadero (SAG), policía internacional, información turística (SERNATUR) y equipo paramédico, además de servicios higiénicos y dormitorios.

En resumen, 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.

Conectividad Aérea y Marítima

La infraestructura del transporte marítimo en la Región de Coquimbo está constituida por el Puerto Comercial, ubicado en la ciudad de Coquimbo, el cual posee dos sitios de atraque y una superficie de almacenamiento de 64.200 m². Su movimiento de carga, con una marcada estacionalidad, se concentra principalmente entre los meses de diciembre a febrero, principalmente, por la actividad frutícola de exportación. El segundo puerto de importancia es el mecanizado de Guayacán, de la Compañía Minera del Pacífico, el cual posee solo un sitio de atraque pero con un movimiento más estable durante el periodo anual, el que típicamente sobrepasa las 4 millones de toneladas del mineral de hierro.



Otro puerto de importancia, pero de menor escala, está ubicado en la ciudad de Los Vilos, a 226 km. al norte de La Serena, el Centro Comercial de Illapel (Minera Los Pelambres) y Salamanca.

En cuanto a infraestructura de transporte aéreo, a 6 km. al Este de la ciudad de La Serena se encuentra emplazado el aeródromo “La Florida”, el cual posee una pista pavimentada de 2.000 m., que recibe vuelos nacionales regulares y, ocasionalmente, vuelos de carácter internacional.

Este aeródromo se encuentra operando bajo el régimen de concesión de obra pública. El plazo de

dicha concesión termina a las 24:00 hrs. del día 8 de Enero de 2013.

La importancia de este aeródromo radica en la trascendencia turística fuertemente concentrada en esta zona, generando un aumento de negocios que potencian a la región.

Por medio de la funcionalidad de este aeródromo 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 “La Florida de la Serena”

El actual aeropuerto “La Florida de la Serena” está ubicado a 6 km. al Este del centro de la ciudad de La Serena, en la IV Región de Coquimbo.

Sus dependencias fueron entregadas en un contrato de concesión por el Estado de Chile a la empresa “Sociedad Concesionaria Aeropuerto La Florida S.A.”, según consta en el Decreto Supremo MOP N° 759 de fecha 19 de Agosto de 1997, por un plazo inicial de 10 años para la explotación de sus servicios comerciales, aeronáuticos y no aeronáuticos. Posteriormente con fecha 29 de Abril de 2005 mediante Decreto Supremo MOP N° 283, se modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Terminal de Pasajeros Aeropuerto La Florida de La Serena”, aumentando el plazo de concesión en un total de 5 años a partir del término original de la concesión, por lo que el período de concesión finalizaría el 08 de Enero del año 2013.

En el marco de la relicitación de la concesión de este aeropuerto, el MOP se encuentra preparando los antecedentes para efectuar el llamado a licitación de la nueva concesión durante el mes de Diciembre de 2011.

Con el objeto de satisfacer las demandas estimadas dentro de los próximos 7 a 10 años, se ha propuesto la mejoramiento y ampliación de las

áreas destinadas al Terminal de Pasajeros de dicho aeródromo, el cual presenta una alta demanda, la que se explica principalmente por la importante actividad minera, agrícola, pesquera y turística en dicha zona.

Instalaciones Existentes

El aeródromo “La Florida” está ubicado al este de esta ciudad, a 29° 54’ 59” de latitud sur y 71° 11’ 58” de longitud oeste. Tiene una elevación de 146 metros sobre el nivel del mar.

Sus principales instalaciones comprenden un Edificio Terminal de Pasajeros construido en el año 1998, con una superficie aproximada de 3.150 m² aproximadamente, con sus respectivas áreas de servicios como Hall Central (490 m²), sala de embarque (510 m²) y otros servicios (2.150 m²).

El Edificio Terminal está dividido en dos niveles y sus comprenden instalaciones para áreas de servicios como oficinas, restaurante (incluye una terraza), una cocina restaurante, hall de acceso, ascensor, hall principal (con baños públicos), counters para líneas aéreas, administración líneas aéreas, patio de equipaje, mesón de atención, Sala de embarque (incluye baños, sala de AVSEC), calle aeronáutica, estacionamientos concesionados, vialidad de acceso y jardines correspondientes, estacionamientos para taxis concesionados, estacionamientos para público general, una escalera de acceso a las oficinas de administración. Por otro lado, destaca la existencia de una Torre de Control y un Edificio Logístico para la DGAC.

El aeropuerto en la actualidad cuenta con una plataforma principal para el estacionamiento de aeronaves con una superficie de 27.300 m² (97,9 m. de largo y 61,7 m. de ancho), con cuatro posiciones de estacionamientos y una plataforma de aviación menor con 5 posiciones ubicada al oriente de la plataforma principal.

La superficie actual del área de estacionamientos vehiculares es de 2.500 m² (100 estacionamientos disponibles).

6.2 Justificación del Proyecto

El aeródromo “La Florida de La Serena” 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, el Área Terminal de Pasajeros requiere una nueva ampliación y mejoramiento, tanto en sus instalaciones verticales (Edificio terminal de pasajeros) como horizontales (vialidad y estacionamiento, entre otras) para satisfacer las demandas actuales y futuras al menos para los próximos 7 a 10 años, manteniendo los estándares de servicio de un



terminal aeroportuario concesionado.

El aeropuerto “La Florida de La Serena” 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 ampliación y mejoramiento de las actuales instalaciones del aeropuerto “La Florida de La Serena”, que incluya todas las instalaciones y equipamientos 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:

1. Ampliación y mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros. La superficie actual del edificio existente es de aproximadamente 3.200 m². Como resultado de la ejecución del proyecto, el edificio alcanzará una superficie total aproximada de 4.500 m². En lo principal, incluye lo siguiente:
 - Adquisición, provisión e instalación de un nuevo sistema de cinta transportadora de equipaje facturado y dos carruseles de arribo en forma de L, en reemplazo de las existentes;
 - Nuevo ascensor, en reemplazo del existente;
 - Nuevos revestimientos de piso, muros y cielo en todo el terminal;
 - Reemplazo total de la cubierta de techumbre existente.
2. Nuevo Edificio Logístico para la DGAC. Incluye oficinas, baños, bodegas, taller, estacionamientos, sistema de agua potable, alcantarillado y electricidad.
3. Ampliación de la cabina de la Torre de Control, que incluye la modificación de la terraza existente así como del acceso a la torre.
4. Mejoramiento del actual acceso al Aeropuerto, el que empalma a un costado del camino a Vicuña (ruta 41). Incluye obras de
 5. Ampliación y reordenamiento de las áreas de estacionamientos.
 6. Nuevas instalaciones para la Subestación Eléctrica de la Concesionaria.
 7. Construcción y equipamiento de nueva Planta de Acumulación y Distribución de Agua para red de incendio y agua potable, en reemplazo de las instalaciones existentes que permanecerán sin alteraciones en su actual ubicación y sin funcionar una vez que entren en operación las nuevas.
 8. Adquisición, provisión e instalación de 2 bombas nuevas para la actual Planta Elevadora de Aguas Servidas, en reemplazo de las existentes.
 9. Nueva red de agua potable hasta las instalaciones del edificio terminal de pasajeros, edificio logístico, sala de basura, red de riego y red de extinción de incendio.
 10. Sistema de extinción de incendio para edificio terminal e instalaciones exteriores, y un sistema de protección de incendio para el edificio terminal y la torre de control.
 11. Habilitación de instalaciones para zona de estar del personal de losa.
 12. Nuevo camino desde el Cuartel SEI hasta la plataforma de estacionamiento de aviación comercial, incluyendo pavimentación y drenaje.
 13. Ampliación de plataforma, incluyendo pavimentación, sistema de drenaje, ayudas visuales y la extensión de la calle aeronáutica.
 14. Mejoramiento de rodajes Bravo y Charlie, que incluye ensanche pavimentado, iluminación, sistema de drenaje.
 15. Nuevas torres de iluminación para las obras de plataforma, ampliación de estacionamientos y camino de acceso al aeropuerto.

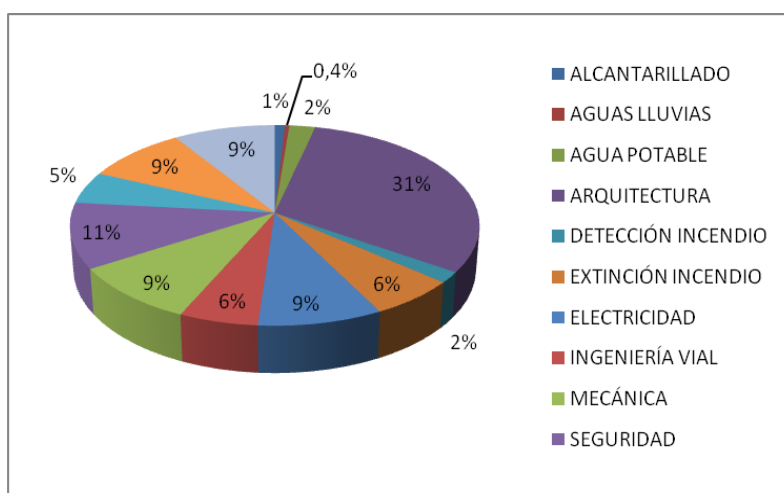
16. Demolición, reubicación o reinstalación de aquellas obras existentes para dar cabida a las nuevas obras del proyecto.
17. Otras obras y/o trabajos complementarios: paisajismo y riego, nueva sala de residuos sólidos para el área terminal, cerco perimetral y cerco de seguridad del aeropuerto, entre otras.

6.3.2 Inversiones Estimadas

La inversión estimada para la ampliación y mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros y del área aeronáutica del aeropuerto “La Florida de La Serena”, asciende a US\$ 7 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 La Florida de La Serena”**



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

6.3.3 Antecedentes de Demanda

El tráfico de pasajeros ⁽⁹⁾ 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⁽¹⁰⁾ millones aproximadamente, cifra superior al año anterior en alrededor de un 5,3%.

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

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

⁽⁹⁾ Fuente Cifras: DGAC.

⁽¹⁰⁾ Fuente: JAC.

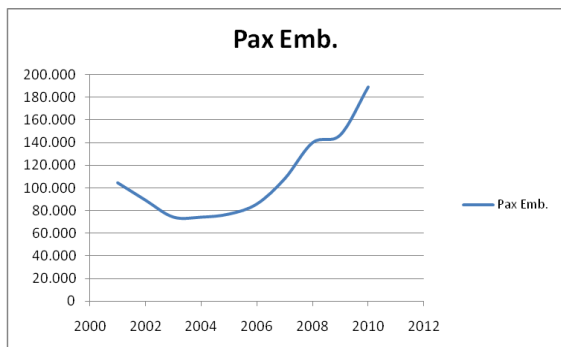
precio del combustible y el aumento de tarifas derivado de la crisis internacional.

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 total de pasajeros en el aeropuerto “La Florida de La Serena” durante el período 2001 - 2008.

Gráfico N° 2:

**Tráfico Histórico Pasajeros Embarcados
Aeropuerto “La Florida de La Serena”,
período 2000 – 2010.**



6.4 Consideraciones Medioambientales

El proyecto contemplado en el “Anteproyecto Referencial Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto La Florida de La Serena IV Región” 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 DS 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.

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.

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 la explotación de la concesión, desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Fase 1 hasta el término de la concesión, y por los cuales no cobrará tarifa a los usuarios. Entre ellos se distinguen el Servicio de conservación de las obras, de Aseo de áreas públicas, de Mantenimiento de áreas verdes, de Retiro de basura, de Señalización, de Transporte de equipaje dentro del terminal, de Información de vuelos, de Información al Público, de Agua Potable.

❑ *Servicios no Aeronáuticos Comerciales*

Son aquellos que prestará el Concesionario con carácter obligatorio o facultativo, según se defina en las Bases de Licitación, durante la explotación de la concesión, desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Fase 1 hasta el término de la concesión, y por los cuales percibe ingresos, mediante el cobro de tarifas 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 servicio de comunicaciones, estacionamientos públicos para vehículos en general, counters para compañías aéreas, oficinas de apoyo a counters para compañías aéreas, servicios de transporte público y sus áreas de estacionamientos, áreas para locales comerciales, servicios financieros, áreas para publicidad y propaganda, servicio de custodia, sellado y embalaje de equipajes, servicios a pasajeros de primera clase y ejecutivos, estacionamientos para vehículos de Rent a Car, estacionamientos para

custodia de vehículos, oficinas en general, servicio de gestión del terminal de carga, 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 todo el período de explotación de la concesión, desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Fase 1 hasta el término de la concesión, en forma obligatoria o facultativa, según se establece para cada caso en las Bases de Licitación, 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, 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.

7.2 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 durante la concesión, reflejado en el monto de Ingresos Totales de la Concesión "ITC" que postule obtener el Licitante o Grupo Licitante de la concesión, cuyo valor en todo caso deberá ser igual o inferior a UF 297.000 (doscientas noventa y siete 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 treinta y seis (36) meses contados desde el mes en que se cumpla el 70% del ITC solicitado por el Licitante

o Grupo Licitante Adjudicatario, en su Oferta Económica.

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.

7.3 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.

7.4 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 DS MOP N° 900 de 1996. Dicha modificación de contrato deberá contar, en forma previa a su perfeccionamiento, con un informe favorable de la Dirección General de Aeronáutica Civil.