

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

CÓDIGO BIP 30064929-0
REF.: DEJA SIN EFECTO RESOLUCIÓN
MOP N° 81 DE 28 DE JULIO DE
2009 Y APRUEBA TRATO DIRECTO
Y CONVENIO AD-REFERENDUM
DEL "ESTUDIO DE
ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO
DEL AEROPUERTO ARTURO
MERINO BENÍTEZ, SANTIAGO,
CHILE"

21 DIC. 2009

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE PARTES
23 NOV. 2009
CODIGO SAFI: 148.188
SANTIAGO, - 9 NOV. 2009

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
RECEPCION 23 NOV. 2009

DEPART. JURIDICO	
DEP. T.R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB.DEP. C.CENTRAL	
SUB. DEP. E. CUENTAS	
SUB. DEP. C.P.Y. BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V.O.P.U.Y.T.	
SUB. DEP. MUNICIP	11 NOV. 2009

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION
26 NOV. 2009

VISTOS:

- El DFL MOP N° 850 de 1997, que fija texto refundido y sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964 y del DFL N° 206 de 1960.
- El Decreto Supremo MOP N° 1093 de fecha 30.09.2003 que aprueba el Reglamento de Montos de Contratos de Obras Públicas.
- El Decreto Supremo MOP N° 48 de 1994 que aprobó Reglamento para Contratación de Trabajos de Consultoría.
- La Resolución N° 1.600 del 30.10.2008 de la Contraloría General de la República.
- El Oficio Ord. N° 1375 de 15 de Diciembre de 2008 de la Directora General de Obras Públicas con V°B° del Sr. Ministro de Obras Públicas que autoriza contratar por trato directo del "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile" y

CONSIDERANDO:

- Que se requiere contar con los servicios de la empresa para desarrollar la actualización del Plan Maestro Arturo Merino Benítez.
- Que se cuenta con la aprobación del Sr. Ministro para realizar la Consultoría mediante Trato Directo.

070280

TOMA DE RAZON
CON ALCANCE
POR ORDEN DEL CONTRALOR
GENERAL DE LA REPUBLICA

RESUELVO

16 DIC 2009

MOP

N°

136

JEFE SUBDIVISION JURIDICA
DIVISION INFRAESTRUCTURA Y REGULACION

1. DÉJASE sin efecto la Resolución MOP N° 81 del 27 de Julio de 2009, retirada sin tramitar de la Contraloría General de la República, mediante ORD. N° 2788 del 22 de Septiembre de 2009.
2. APRUÉBASE el Convenio Ad-Referéndum por Trato Directo, adjunto a la presente Resolución suscrito con fecha 28 de Sept. de 2009, entre la Directora Nacional de Aeropuertos MOP, y la empresa AÉROPORTS DE PARIS INGENIERIE (ADPI), para la realización del estudio de ingeniería del contrato "ESTUDIO DE ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, SANTIAGO, CHILE", cuyo texto es el siguiente:

JUAN EDUARDO MEDINA
Subsecretario de Obras Públicas

3336205

RETIRADO
SIN TRAMITAR

FECHA 19 NOV 2009
CON. OFICIO N° 3425

CONVENIO AD-REFERENDUM

En Santiago de Chile, a 28 de Sept. 2009, entre la **DIRECCIÓN NACIONAL DE AEROPUERTOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su directora doña Yazmín Balboa Rojas, cédula nacional de identidad N° 6.295.405-1, ambas con domicilio en Morandé 59, Piso 11, Santiago y la empresa **AÉROPORTS DE PARIS INGENIÉRIE (ADPI)**, en adelante el Consultor, representada por don Jean Marcel Ramos, cédula de identidad para extranjeros N° 10.555.810-4, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Holanda N° 480, dpto. 601, Providencia, se acuerda el siguiente Convenio Ad-Referéndum por trato directo, para la ejecución del "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile".

PRIMERO:

El consultor se obliga a ejecutar los trabajos detallados en los Términos de Referencia, la Oferta Técnica y en el presupuesto que se acompaña, elaborados para el contrato "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile", en la suma total ochocientos setenta y tres mil ochocientos euros (873.800 euros), los que serán pagados en una parte por el Gobierno Francés, específicamente en la suma de quinientos noventa y ocho mil ochocientos euros (598.800 euros) a través del Fondo de Apoyo al Sector Privado Francés (FASEP) del Ministerio de Economía Francés y en otra parte por el Gobierno de Chile en la suma de doscientos setenta y cinco mil euros (275.000 euros) a través de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile.

El consultor declara expresamente que conoce y acepta que la obligación de pago del Estado de Chile en este convenio se limita a la cantidad de doscientos setenta y cinco mil euros (275.000 euros). Por lo anterior, expresa que en el caso que el Estado Francés no pague la cantidad a la que se obligó y que se consigna en este Convenio, el Estado de Chile no tendrá responsabilidad alguna respecto de ese eventual incumplimiento y no tendrá la obligación de pagar cantidad alguna de la que le corresponde al Estado Francés.

Por lo anterior, el consultor declara que renuncia expresamente a la presentación de cualquier acción administrativa o judicial de cualquier naturaleza (civil, comercial, indemnizatoria o laboral) en contra del Estado de Chile en el caso de una deuda que se produjere por un incumplimiento del Estado Francés.

SEGUNDO:

El contrato será a Suma Alzada, sin reajustes y sin anticipo.

TERCERO:

En los Términos de Referencia que forma parte del presente Convenio Ad-Referéndum, se describen las etapas del estudio y los aspectos técnicos a desarrollar por ADPI.

CUARTO:

El plazo del Estudio será de trescientos veinte y dos (322) días corridos, contados a partir del 16 de Enero de 2009.

En caso que por responsabilidad del Consultor no se diere cumplimiento a las entregas acordadas en las fechas estipuladas en los Términos de Referencia y/o en la Oferta Técnica, se descontará del estado de pago correspondiente una multa equivalente al 0,2% (cero coma dos por ciento) del monto a ser financiado por el Ministerio de Obras Públicas, por cada día calendario de atraso.

QUINTO:

El consultor desarrollará el "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile", a través del equipo propuesto en la Oferta Técnica que forma parte del presente Convenio Ad-Referéndum.

En el caso que alguna de las personas del equipo propuesto para el Estudio debiese ser reemplazada por solicitud de la Dirección de Aeropuertos, el Consultor deberá proponer un reemplazante, el que deberá tener méritos similares o superiores al Ofrecido en la referida Oferta Técnica.

Si el Consultor solicitare un cambio de personal, de alguno de los profesionales individualizados en su Oferta Técnica, deberá requerirlo y proponer la persona reemplazante, que deberá tener méritos similares o superiores a la persona que se pretende reemplazar.

La autorización del reemplazo será otorgada por el Inspector Fiscal.

Si la persona propuesta es rechazada por el Inspector Fiscal, el Consultor deberá proponer otra persona con méritos similares a la que se pretende reemplazar. El mecanismo de este reemplazo seguirá el mismo trámite recién señalado.

El Inspector Fiscal se reserva el derecho de solicitar el retiro y reemplazo inmediato de cualquier integrante del equipo profesional, técnico y auxiliar que participa en el Estudio. Esta decisión deberá ser debidamente fundamentada por escrito.

SEXTO:

La unidad ejecutora y técnica del estudio será la Dirección de Aeropuertos, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas de Chile.

Como representante del Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Aeropuertos nombra en calidad de Inspector Fiscal a don John Rathkamp Swinburn, quien será el profesional que estará a cargo de fiscalizar el cumplimiento de todo el contrato.

Asimismo, ADPI designa al profesional don Jean-Marc Defleur, como Jefe de Proyecto, quien será la única persona autorizada para interactuar ante el Inspector Fiscal y ante la Dirección de Aeropuertos.

SÉPTIMO:

La parte del Estudio que se pagará con fondos del Ministerio de Obras Públicas, se efectuará mediante la formulación de Estados de Pago de acuerdo al avance de las Etapas establecidas en la Oferta Técnica considerando lo siguiente:

- Estado de Pago N° 1: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 1 a plena conformidad del Inspector Fiscal.
- Estado de Pago N° 2: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 2, 3 y 4 a plena conformidad del Inspector Fiscal.
- Estado de Pago N° 3: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 5, 6, 7 y 8 a plena conformidad del Inspector Fiscal.

El pago se efectuará a través de la Dirección de Contabilidad y Finanzas del Ministerio de Obras Públicas, para lo cual la empresa ADPI deberá entregar la respectiva factura.

Los Estados de Pago deberán ser expresados en moneda chilena (pesos chilenos). El pago de los mismos, será efectuado en moneda chilena, dineros que serán cambiados en Euros y transferidos de acuerdo a un procedimiento del Banco del Estado de Chile, en una cuenta bancaria indicada por ADPI.

Para los efectos del pago definido en el párrafo anterior, se empleará la paridad de moneda extranjera del último día hábil del mes anterior al del estado de pago. El valor a emplear será el definido en el capítulo "paridades de moneda extranjera (m/e)" de los informativos diarios que emite el Banco Central de Chile, publicados en la página web (www.bcentral.cl).

OCTAVO:

De cada Estado de Pago se retendrá un 10% del valor del trabajo pagado, hasta enterar un 5% del valor total del contrato a pagar por el Ministerio de Obras Públicas, a objeto de garantizar la correcta ejecución de los trabajos. Dicha retención se devolverá una vez liquidado el contrato.

NOVENO:

Los trabajos que se contratan se costearán con financiamiento compartido entre el Gobierno Francés a través del FASEP y el Gobierno de Chile a través de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile, este último con cargo al Subtítulo 31, Ítem 01, Asignación 002, Código BIP 30064929-0, del Presupuesto de la Dirección de Aeropuertos, del Ministerio de Obras Públicas, año 2009.

DÉCIMO:

Cualquier dificultad que surja en la interpretación del presente Convenio Ad-Referéndum será resuelta por la Sra. Directora General de Obras Públicas, o quien la subrogue en su caso, sin perjuicio de las atribuciones que el DFL MOP 850/97, le confiere al Sr. Ministro de Obras Públicas y la Ley N° 10.366, al Sr. Contralor General de la República.

UNDÉCIMO:

Para todos los efectos de este estudio, el idioma oficial será el español, la expresión de unidades será a través del sistema métrico o internacional (MKS).

El Consultor deberá entregar adicionalmente, el respaldo digital de todos los documentos (parciales y finales) que conforman el estudio.

El Consultor podrá publicar material referente al estudio previa autorización de la Dirección de Aeropuertos. Esta solicitud de autorización no podrá ser rechazada de manera injustificada.

DUODÉCIMO:

La empresa ADPI por sí o a través de un tercero deberá entregar una garantía por fiel cumplimiento de los trabajos, a nombre del(la) Director(a) Nacional de Aeropuertos-Ministerio de Obras Públicas, consistente en una boleta bancaria o una póliza de seguros por un valor equivalente al 5% (cinco por ciento) del monto a ser financiado por el Ministerio de Obras

Públicas de Chile, pagadera a 30 días, a sola presentación sin interés y cuyo plazo de vigencia será el del estudio mas noventa (90) días. La boleta bancaria o póliza de seguros deberá ser entregada en Oficina de Partes de la DAP, a través de un documento conductor dirigido a Directora Nacional de Aeropuertos, dentro del plazo máximo de 30 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas. Esta garantía será devuelta después de liquidado el contrato y con la recepción conforme del inspector fiscal del estudio, a través de acta que solicita devolución de boleta.

DÉCIMO

TERCERO:

El presente Convenio Ad-Referéndum, el que es firmado en 4 ejemplares, y la Resolución que lo aprueba, deberán ser protocolizados en una Notaría por la empresa ADPI. Dos copias de estos instrumentos protocolizados deberán ser entregadas a la Dirección de Aeropuertos dentro del plazo máximo de 10 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas.

DÉCIMO

CUARTO:

En el caso que el consultor no diere cumplimiento a lo señalado en las dos cláusulas precedentes, la Dirección de Aeropuertos podrá poner término administrativo al presente convenio mediante la dictación de la resolución correspondiente.

3. **APRUÉBASE** los Términos de Referencia, para el estudio del contrato "ESTUDIO DE ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, SANTIAGO, CHILE", cuyo texto es el siguiente:

Introducción

En consideración al crecimiento del transporte aéreo en el aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, es primordial para el Gobierno de Chile desarrollar un estudio global integrando todos los estudios existentes sobre el aeropuerto y su entorno para poder definir cual es su capacidad y sus límites en términos de movimientos de aviones, de flujos de pasajeros y de carga y por otro lado plantear cuales podrían ser los escenarios de desarrollo del aeropuerto y definir una estrategia a corto mediano y largo plazo.

A continuación de varios encuentros entre la Dirección de Aeropuertos (DAP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) del Gobierno de Chile y los servicios comerciales de la Embajada de Francia en Chile, se analizó la posibilidad de financiar el estudio por el fondo de apoyo al sector privado francés (FASEP).

Gracias a la buena experiencia de trabajo común en el pasado, la DAP recibió en sus oficinas en agosto 2007 a ADPI para presentar sus necesidades y objetivos, base del estudio de Plan Maestro.

1. Metodología

Objetivo principal: actualización del Plan Maestro, que permita planificar por etapas el desarrollo del Aeropuerto incluyendo su etapa de saturación, respaldando técnica y económicamente las futuras inversiones y determinando las reservas de terrenos para desarrollos futuros.

La metodología que deberá implementar el equipo consultor se efectuará conforme a los requerimientos de la DAP, según las siguientes etapas:

Etapas del Estudio

1. Análisis de los documentos y diagnóstico de la situación existente
2. Estudio de la demanda
3. Programa y determinación de los requerimientos
4. Desarrollo del Plan Maestro
5. Desarrollo del Concepto Arquitectónico y Funcional del Terminal de Pasajeros
6. Evaluación de los costos de construcción
7. Transferencia tecnológica y Calidad de Servicio
8. Entrega Final

Para llevar a cabo este estudio, el consultor, constituirá un equipo multidisciplinario que contará con una experiencia demostrada en los estudios de desarrollo aeroportuarios. Se deberá contar con expertos especializados en estudios estratégicos, estudios de tráfico, programación, planos de desarrollo, cálculos de inversión y de explotación en los terrenos de terminales de pasajeros y flete, infraestructuras horizontales, así como equipos de control del tráfico aéreo.

1.1. Análisis de los documentos y diagnóstico de la situación existente

Se establecerá un inventario de las infraestructuras existentes a partir de un examen visual de todas las infraestructuras detalladas a continuación:

- Infraestructura horizontal: pistas aeronáuticas, rodajes, plataformas, vialidades, zonas de estacionamiento, vías de acceso.
- Infraestructura vertical: Terminal de Pasajeros, bodegas de Carga, TWR, oficinas administrativas, áreas concesionadas, entre otras.
- De los equipamientos aeronáuticos: Ayudas de navegación, ayudas visuales para el aterrizaje, telecomunicaciones, equipos meteorológicos, energía, seguridad en general y sistema contra incendio.
- Instalaciones asociadas a los servicios: Agua potable, electricidad, sistema de evacuación de aguas lluvias y servidas, gas, combustible.

El inventario de la infraestructura que se encuentre ubicado o forme parte de la actual concesión tendrá un mayor nivel de detalle. Respecto del resto de las instalaciones, FACH, LAN, entre otras, se indicará su emplazamiento y características generales.

En particular, se deberá tratar de recopilar:

- Planos, documentos y esquemas disponibles de las infraestructuras en cuestión y de los edificios aeroportuarios (historia, topografía, etc.)
- Información técnica relacionada con la infraestructura existente, el estado de los edificios, instalaciones e infraestructura horizontal; la naturaleza de los equipos en funcionamiento y las redes existentes
- Estudios relevantes a la fecha que sirvan de base para el desarrollo del Plan Maestro.
- Datos sobre los precios unitarios de las obras civiles y de construcción
- Información sobre los trabajos de mejora o arreglo ya sea en curso o previstos, en un futuro inmediato.

Adicionalmente, se deberá recopilar información relacionada con otros aspectos tales como:

- Antecedentes que permitan analizar la ubicación del aeropuerto en relación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago, analizar las futuras áreas de desarrollo de las zonas contiguas con proyectos particulares y fiscales en ejecución y/o planificados a futuro, vías de comunicación y conexión con el resto de la ciudad. Para lo anterior, la DAP coordinará reuniones con otros organismos estatales de planificación como MINVU, DGAC, Transportes, Vialidad, Municipalidad de Pudahuel y privados.
- Antecedentes relacionados con impactos medio ambientales y territoriales, en especial relacionados con el ruido y análisis de sus potenciales mitigaciones.
- Antecedentes relacionados con el levantamiento aerofotogramétrico
- Antecedentes legales: Tenencia de la tierra.

El *análisis funcional y operacional* en esta fase tendrá como objetivo permitir precisar las orientaciones estratégicas propuestas.

A partir de la información recopilada, el consultor entregará un informe escrito que incluirá:

- Inventario de los estudios relevantes a la fecha
- Inventario de las instalaciones existentes mayores: Emplazamiento, características principales, obsolescencia tecnológica, estado de conservación y la capacidad para atender demandas futuras. La información recopilada se entregará en fichas técnicas cuyo formato y contenido será acordado previamente.
- Análisis de posibles limitantes impuestas por el entorno del aeropuerto que impidan entregar un servicio en conformidad con las reglas y condiciones de seguridad según las normas y recomendaciones de la OACI.
- Comentarios sobre los aspectos funcionales teniendo en cuenta nuevas reglamentaciones en términos de seguridad,
- Comentarios sobre los documentos y estudios existentes sobre los aspectos ambientales y territoriales relevantes.

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que consolide toda la información recopilada para revisión de la DAP.

1.2. Estudio de la demanda

El aspecto económico relativo al desarrollo aeroportuario es tal que resulta necesario que los planificadores identifiquen claramente los diversos factores que influyen en la demanda, tanto del número de operaciones, de pasajeros como de carga y que cuantifiquen sus efectos con el fin de que puedan prever con anticipación las necesidades de desarrollo de las flotas aéreas y las infraestructuras.

El consultor podrá tomar parámetros e hipótesis a partir de estudios existentes los que servirán de base para el estudio de la demanda, de manera que permita orientar las decisiones estratégicas. De este modo, deberá proponer *3 escenarios de desarrollo del tráfico como mínimo para los próximos 30 años*, corto mediano y largo plazo, y de saturación en cuanto a los programas de desarrollo de las aerolíneas, las problemáticas del desarrollo futuro, el posicionamiento estratégico de Santiago con relación a los aeropuertos de la región y el contexto socioeconómico, las limitantes aeronáuticas y del entorno.

Adicional a lo anterior, el consultor deberá hacer la proyección de la carga en los mismos escenarios y para el mismo análisis de demanda transversal.

Con los antecedentes anteriores se efectuará un análisis de fuerzas, debilidades, oportunidades y amenazas, con el fin de permitir la obtención de grandes líneas estratégicas por explorar.

En esta parte del estudio el Consultor propondrá un análisis crítico y una revisión de las previsiones de tráfico que pudieron establecerse en el pasado.

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP.

1.3. Programa y determinación de los requerimientos

El programa del aeropuerto permitirá traducir en términos de superficies, funciones, capacidad y desempeño a partir de un análisis transversal de las instalaciones, los principales requerimientos que serán necesarios para dar cabida al tráfico previsto en los diferentes horizontes de desarrollo considerados en el marco del estudio de tráfico. Es decir se deberá realizar un estudio de demanda versus oferta de infraestructura.

Este programa necesitará recopilar un conjunto de información propia del mercado aeroportuario. Para estos efectos, se basará en la información y los estándares o niveles de servicio disponibles en Chile en comparación con:

- Los estándares que se aplican habitualmente en los aeropuertos de esta envergadura.
- Los estándares recomendadas por la ATA
- Los estándares recomendadas por Adriel consultor.

Sobre la base de los escenarios de desarrollo propuestos, se identificarán las demandas de requerimientos de la zona aeronáutica (airside), como también de las instalaciones verticales y horizontales del landside, es decir, el consultor realizará un análisis transversal de demanda, identificando entre otros, número de operaciones regulares y no regulares considerando la flota que se espera opere en el aeropuerto, estacionalidad, factores de ocupación, pasajeros en tránsito, pasajeros cuyo destino final es Santiago, acompañantes y automóviles, con cortes para cada volumen de tráfico planeado en la etapa anterior tanto anuales como para la hora punta.

Este programa buscará definir los principales elementos de dimensión del aeropuerto necesarios para los estudios del plan maestro, según se ha señalado anteriormente, para cada volumen de tráfico planeado en la etapa anterior y saturación. Se identificará, de manera particular, los siguientes elementos del proyecto o requerimientos:

- infraestructuras aeronáuticas: Rodajes, plataformas, ayudas a la navegación, entre otras.
- infraestructuras lado terrestre
- accesos, estacionamientos y vialidad interior
- terminales (pasajeros, carga)
- instalaciones militares
- instalaciones aviación general
- oficinas administrativas
- torre de control
- hangares de mantenimiento
- instalaciones de servicios: Agua potable, aguas servidas, electricidad, Combustible.

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP.

1.4. Desarrollo del Plan Maestro

El plan maestro de un aeropuerto es el documento de planificación a largo plazo que fija las características geométricas del aeródromo en su extensión máxima; precisando la implantación de las bandas, las disposiciones esenciales que conciernen las pistas, las vías de circulación y las zonas de instalaciones y edificios. Este plan describe vías de acceso terrestre y proporciona los principios de organización de la circulación aérea. Lo completan planes de zonas o seccionales (zoom) del área Terminal de Pasajeros que describen el contenido de esta zona con mayor detalle en los diferentes plazos de su desarrollo.

Objetivos:

- Fijar los grandes principios de funcionamiento del aeropuerto (posición y orientación de las pistas, zonas de las instalaciones y edificios)
- Prever el desarrollo a largo plazo del aeropuerto
- Organizar cada espacio funcional del aeropuerto a corto plazo, mediano y largo plazo, permitiendo sus extensiones futuras
- Realizar las conexiones con las funciones exteriores que rodean al aeropuerto (acceso, vialidades, alrededores; entre otros)
- Asegurar la conformidad de las características del aeropuerto con las reglas internacionales.
- Plantear un desarrollo basado en las consideraciones medio ambientales y territoriales.
- Entregar una solución con una suficiente capacidad de ampliación, flexibilidad y disposición de acuerdo a un desarrollo factible de implementarse por etapas o fases, hasta llegar al nivel de saturación calculado.

Principales limitantes:

- Respeto a las reglas internacionales en particular en materia de seguridad
- Respeto al medio ambiente
- Adecuación del desarrollo del aeropuerto con el dominio físico disponible (relieve circundante, meteorología, dominio del suelo, naturaleza del suelo y del subsuelo)
- Adecuación con el avión crítico para el cual debe ser concebido el aeropuerto
- Adecuación con la capacidad máxima final fijada por el desarrollo del aeropuerto

La propuesta de Plan Maestro se dividirá en dos: La primera tendrá por objetivo plantear varias alternativas de desarrollo a partir de las cuales se hará un análisis de criterios múltiples. Posteriormente se escogerá uno de los escenarios que se desarrollará a nivel de Plan Maestro Definitivo

1.4.1. Desarrollo Propuestas Preliminares

Según el Programa que haya sido establecido, el consultor deberá proponer 2 ó 3 escenarios de desarrollo respetando e integrando las necesidades y limitantes enlistadas.

Con base en los estudios de apoyo definidos antes y en conformidad con la reglamentación en vigor (OACI, FAA, etcétera), los escenarios de desarrollo serán presentados en forma de planos de localización de las diferentes zonas aeroportuarias (pista, áreas de estacionamiento de aviones, instalaciones terminales, zona de aviación general, entre otros): es decir una zonificación general de cada escenario.

El consultor determinará a continuación, a través de un análisis de criterios múltiples, las ventajas e inconvenientes de cada escenario, considerando sobre todo las inversiones. Esta comparación será presentada al término de esta etapa con la recomendación de uno de los escenarios de desarrollo.

Con base en las recomendaciones, el escenario final será seleccionado por la DAP. Este escenario será la base del desarrollo del Plan Maestro definitivo.

1.4.2 Desarrollo Plan Maestro Definitivo

A partir del escenario preliminar seleccionado se desarrollará el Plan Maestro Definitivo, donde quedarán plasmados todos los conceptos sobre la forma, estructura y estrategia del desarrollo último del Aeropuerto para cada uno de los cortes anteriormente definidos.

Para el Plan Maestro Definitivo el consultor, entregará, a lo menos lo siguiente:

- **Plan de situación general existente a la fecha**
- **Memoria explicativa** que detalle los lineamientos conceptuales para cada uno de los cortes de desarrollo: En ella se describirá el Plan Maestro, estrategia de desarrollo, criterios de diseño y memorias de cálculo para cada una de los cortes de desarrollo planteados y saturación, en función de la proyección de las demandas de los parámetros correspondientes, y de las respectivas consideraciones de seguridad y aspectos medio-ambientales.

- **Plano Regulador de Saturación (Escala 1: 5.000):** Su contenido se refiere al desarrollo máximo esperado de las instalaciones del Aeropuerto y su entorno, incluidas las zonas de protección y plano de obstáculos.
- **Planos Reguladores para cada fase de crecimiento (Escala 1: 5.000):** Desarrollado sobre la base de los criterios de diseño y a la categoría de servicio acordada. En ellos se deberá indicar toda la configuración, emplazamiento y tamaño de todas las instalaciones físicas (horizontales y verticales).
- **Planos Seccionales del área Terminal de Pasajeros y carga (Escala 1:1.000 o 1:500 según se requiera):** Deben mostrar el tamaño y emplazamiento de los diferentes edificios, instalaciones, accesos viales y áreas de actividad dentro del complejo de área Terminal de pasajeros, para las fases de desarrollo incluyendo perfiles (los perfiles y planos del Terminal existente deben ser proporcionados por la DAP).
- **Plano de uso del terreno:** Detalla el uso del terreno dentro de los límites de propiedad del aeropuerto y muestra las áreas exteriores al aeropuerto afectadas por el emplazamiento.
- **Planos de acceso al aeropuerto:** El plano representará de forma explícita la red de accesos al aeropuerto y hacia los centros urbanos y comerciales y cualquier otra zona generadora de tráfico aéreo. También deben incluirse los puntos de enlace con la red de transporte regional o nacional existente. Deben aparecer en el plano todos los medios de transportes existentes o futuros que se relacionen con el aeropuerto.
- **Planos de Servidumbres Aeronáuticas**
- **Planos de Servidumbres radioeléctricas**
- **Plan de Exposición al Ruido**
- **Plano de áreas a expropiar o de reservas de terrenos**
- **Estimación de los costos de inversión** para cada una de las fases o cortes de desarrollo

Las principales zonas que tendrá que considerar son las siguientes:

- Acceso al aeropuerto y redes terrestres interiores (vialidad del airside y landside)
- Pistas para movimientos de los aviones y sus bandas
- Calles de Rodaje
- Plataformas
- Ayudas a la aeronavegación
- Terminales de pasajeros
- Hoteles
- Centros de negocios, concesiones
- Estacionamientos para área de pasajeros, carga, zonas aeronáuticas (automóviles, autobuses, etcétera)
- Terminales de carga
- Torre de control y bloque técnico
- Servicio de Auxilio y Lucha contra el Incendio de las Aeronaves (SSLIA), o Servicio de Extinción de Incendio (SEI)
- Aviación general
- Mantenimiento de los aviones
- Comisaría hotelera
- Medios generales (talleres diversos)
- Centro de producción (electricidad, aire acondicionado), de tratamiento (aguas pluviales, aguas servidas, desechos)
- Almacenaje y distribución de Combustible
- Oficina (administración del aeropuerto, compañías, otras)
- Zona militar

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP.

1.5. Desarrollo del Concepto Arquitectónico y Funcional del Terminal de Pasajeros.

Complementario y en concordancia con el Plan Maestro Definitivo, el consultor y la DAP determinarán a continuación, a través de un análisis de criterios múltiples, las ventajas e inconvenientes de los posibles desarrollos del área terminal representados en alternativas que para ello se determinen:

A partir de este análisis de criterios múltiples, se seleccionarán, dos alternativas que se desarrollarán a nivel conceptual básico para la ampliación del Terminal de Pasajeros para un horizonte a definir de acuerdo con el programa de requerimientos futuros aprobado y el Informe de diseño.

El diseño a nivel conceptual tendrá como objetivos:

- Entregar los grandes lineamientos en términos de diseño para los próximos veinte años. Es decir a partir del listado de necesidades, desarrollar un diseño arquitectónico que clarifique flujos interiores y resuelva los requerimientos de capacidades estáticas y dinámicas de acuerdo a lo que establece la IATA para el nivel C en el documento "Airport Development Reference Manual 9" edition, effective 1 January 2004,

- Asegurar un diseño funcional, que provea la capacidad requerida de acuerdo con las instalaciones existentes, el Plan Maestro, los objetivos estratégicos y las necesidades

El Terminal de pasajeros tiene que cumplir los siguientes objetivos:

- Permitir a los pasajeros y a sus equipajes pasar de un ambiente urbano a un ambiente de aeronaves, y viceversa, de la manera más sencilla, ofreciendo los medios para garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros cumpliendo al mismo tiempo con todas las regulaciones de transporte aéreo.
- Dar respuesta a los requisitos del transporte aéreo: necesidades para las compañías aéreas y pasajeros en términos de capacidad y calidad de servicio.
- Asegurar la eficiencia, la comprensión y la seguridad del sistema, mediante una separación clara de los flujos de pasajeros.
- Asegurar un alto grado de comprensión, por parte de los pasajeros, a través de una arquitectura clara y un diseño funcional que asegure una orientación intuitiva y un alto grado de comodidad para el usuario.
- Asegurar la flexibilidad de los volúmenes internos e instalaciones, para que el espacio pueda ser adaptado a las distintas necesidades de las compañías aéreas, a los distintos flujos que transitan por el aeropuerto y a los cambios que sean necesarios producto de la introducción de nuevas tecnologías y sistemas.
- Acomodar las operaciones del aeropuerto y maximizar los ingresos, optimizando la ubicación de los distintos negocios teniendo presente la seguridad del sistema.
- Asegurar una buena intermodalidad, esto es, conexiones eficaces, e incluso la integración entre el Terminal aéreo y los distintos sistemas de transporte de superficie.
- Proteger y gestionar el ambiente del Terminal incorporando características naturales del lugar y la incorporación de conceptos de diseño arquitectónico sustentable desde la fase de diseño;
- Los diseños de Terminales deben, cuando fuera posible, estar basados en la modularidad para una mejor adaptación de las futuras ampliaciones.

Los servicios del consultor para esta etapa consistirán en proveer a lo menos lo siguiente:

- Recopilación de Datos
- Plan de necesidades futuras: Informe que detallará los requerimientos de infraestructura de acuerdo a la hora punta.
- Desarrollo de un Informe de Base de Diseño
- Desarrollo del Diseño del Terminal de Pasajeros a nivel Conceptual Básico para las dos alternativas seleccionadas.
- Imágenes arquitectónicas.

1.5.1 Recopilación de datos

Con los resultados del Plan Maestro y Estudio Estratégico, el consultor recopilará toda la información posible sobre el aeropuerto, a través de la compilación de la documentación existente, una inspección visual de los edificios, servicios, redes, y la celebración de algunas reuniones. Esto proveerá la base para el Informe de Base de Diseño y el Concepto Arquitectónico y Funcional.

Previo al inicio del diseño se deberá reunir el siguiente listado mínimo de antecedentes, en lo posible a través de la recopilación de registros informáticos. Dichos antecedentes deberán ser revisados por el consultor:

Se deberán reunir los siguientes documentos en archivo magnético con aquellos recogidos para la revisión de Plan Maestro:

- Diseños del plan general del aeropuerto (escala 1/10 000 o 1/5 000)
- Diseños arquitectónicos de los edificios existentes (planos de planta y secciones – escala 1/100) en formato electrónico.
- Diseños técnicos de edificios existentes (planos de planta y secciones – escala 1/100) en formato electrónico.
- Esquema de las instalaciones existentes (agua, electricidad, etc.)
- Composición, localización y características de los equipos técnicos existentes,

recopilará, además y de manera más general, la información y, de manera más general que se detalla a continuación:

- Toda documentación (planos, diseños, informes) en referencia a la planificación original del aeropuerto, diseño y construcción, incluyendo información acerca de las ampliaciones del campo aéreo y/o de las instalaciones, diseños de construcción de todos los edificios existentes y estructuras funcionales, flujos de pasajeros.
- Información acerca de las instalaciones tales como suministro de agua y de electricidad (primaria y secundaria) para los principales suministros de la Terminal y sus posibles limitaciones en el suministro.
- Toda la información acerca del sistema de drenaje, especialmente en el área de la Terminal, de pasajeros y en su proximidad (lado pista y lado tierra), y el sistema de aguas residuales y de recogida de aguas lluvias.
- La información existente acerca de las comunicaciones y sistemas especiales de seguridad y control. Los usos y costumbres de seguridad nacional pueden tener un impacto importante en los conceptos funcionales.
- Toda la información existente y la información recogida acerca de la información meteorológica, estado del terreno, información topográfica e información hidrogeológica para las tres zonas siguientes:
 - Edificios: Terminal de pasajeros,
 - Lado ciudad: carreteras de acceso, aparcamiento público
 - Lado pista: futura zona de plataforma.

Todos los documentos recogidos deben de ser usados como base de datos para todos los estudios de apoyo que se vayan a ejecutar posteriormente.

Como complemento a lo anterior, se tendrán que realizar las siguientes entrevistas:

- Jefes de Departamento de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, del concesionario y de la compañía aérea principal para entender las políticas actuales y futuras del transporte aéreo y del desarrollo de las infraestructuras aeronáuticas,
- Personal del aeropuerto,
- Usuarios (pasajeros, líneas aéreas, etc.)

1.5.2. Plan de Necesidades Futuras

Tomando como base la previsión de tráfico, el consultor elaborará un programa detallado de requerimientos de infraestructura estudiando el tamaño de las necesidades del Terminal de pasajeros.

Los siguientes elementos se deberán tomar en consideración para la definición de necesidades futuras:

- Previsión de tráfico detallado incluyendo tráfico anual y hora punta para pasajeros y movimientos de aviones
- Información y desglose del personal por funciones,
- Previsiones y tasas de crecimiento,
- Tráfico en tránsito y potencial como hub,
- Horarios de operaciones;
- Listado de movimientos en día punta típico.

Los criterios de diseño de aeropuerto en relación con los planes de la Terminal serán:

- Avión crítico de diseño,
- Reparto de posiciones remotas y de contacto,
- Requisitos de separación y áreas de seguridad,
- Movimientos de equipos de tierra, en plataforma y estacionados,
- Requisitos de pasarelas para aeronaves,
- Requisitos de servicios a las aeronaves (combustible, energía eléctrica, aire, etc....).

Niveles de servicio estándares:

- Estándares relevantes (ICAO, IATA, FAA),
- Superficie por persona y tasas de procesamiento,
- Máximo tiempo de espera, tiempos de conexión para pasajeros y equipaje.

Procesamiento de pasajeros y control de flujos:

- Patrones de llegada de pasajeros y acompañantes

- Secuencia en las instalaciones de proceso (obligatorias u opcionales),
- Determinación del tiempo medio o ratio de proceso para cada función del aeropuerto,
- Ratios Cantidad de pasajeros por acompañante, y de pasajeros por equipaje,
- Separación de pasajeros y criterio de flujos (controles de seguridad o gubernamentales),
- Mejoras en la tecnología de proceso de pasajeros.
- Control de proceso de aviones.
- Tiempo de respuesta,
- Factores de carga,
- Procedimientos de carga/descarga.
- Tipos de aviones a tener en cuenta para el diseño de la señalización de la plataforma y definición de la disposiciones de los puestos de los aviones.

1.5.3. Informe de Base de Diseño

El consultor, en coordinación con la DAP, desarrollará, un informe de diseño para el proyecto y establecerá los requerimientos de infraestructura y los estándares de necesidades de espacio. De ser necesario se incorporarán las regulaciones de planificación revisadas que puedan influenciar en el desarrollo.

El alcance del Informe de Base Diseño se basará en discusiones y entrevistas, en las observaciones de la DAP, en estudios bibliográficos así como en el análisis de la información existente que será usada por el consultor para diseñar las necesidades futuras.

El informe de diseño definirá:

- Las necesidades cuantitativas para la Terminal: estudio de flujos de tráfico y equipaje, cálculo de la hora punta de tráfico de pasajeros (el tamaño del equipaje, definición del tamaño de los diferentes aviones, así como toda la información teniendo un impacto sobre los requerimientos será proporcionada por la DAP)
- Informe funcional de la Terminal: lista de las funciones a proveer, con las dimensiones requeridas y necesidades de superficie, número de equipamientos específicos y que son necesarias para satisfacer las necesidades cuantitativas definidas; servicios propuestos (en términos de tecnologías de la información, gestión de sistemas, etc.).
- Requerimientos operativos
- Relaciones específicas entre instalaciones
- Los usuarios de las instalaciones.
- Los ratios que serán aplicados dependen de la calidad de servicio de la Terminal y será definidos en conjunto con la DAP.

Documentos a entregar: el Informe Base de Diseño incluirá, como mínimo lo siguiente:

- Hipótesis de proyección de requerimientos relacionadas con la Terminal de pasajeros (factores de tráfico, horas punta, tipos de avión, etc.),
- Estándares de niveles de servicio,
- Plan de Necesidades futuras detallado.

Al término de esta etapa, el consultor entregará el Informe escrito de Base de Diseño que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP. Este informe permitirá iniciar el diseño del Terminal de Pasajeros a nivel conceptual.

1.5.4. Desarrollo del Diseño del Terminal de Pasajeros a nivel Conceptual

El concepto básico funcional y arquitectónico de las dos alternativas a desarrollar consistirá en:

- Desarrollar y finalizar el concepto básico funcional en conformidad con los requerimientos establecidos en el Informe de Base de Diseño
- Proponer una arquitectura a nivel conceptual básico, tomando en consideración los requerimientos arquitectónicos definidos en conjunto con la DAP.

El concepto básico de diseño debe recoger el programa de reservas de espacio y realizar una revisión de la tabulación de las áreas para construir.

Planos y diseños a entregar:

- Diseños funcionales y arquitectónicos :

- Seccional área terminal: Plan de emplazamiento que muestre la relación funcional con otros edificios nuevos y existentes, incluyendo puntos de acceso a los edificios y rutas de comunicación internas de vehículos y personas (escala 1:5000)
- Planos funcionales de zonificación: Planos de zonificación o uso de suelo, que muestren el destino de las diferentes áreas incluyendo sistemas de transporte mecánico horizontales y verticales. Planos indicativos con detalle de la utilización del espacio, especialmente de las zonas de controles como inmigración, fitosanitario, etc. Se reflejan los aspectos más importantes del programa. (escala 1:1000)
- Secciones típicas de concepto de edificios, mostrando zonificación y flujos (1:1000)
- Planos de flujos (escala 1:2000):
 - Pasajeros internacionales.
 - Pasajeros nacionales.
 - Pasajeros en transferencia.
 - Camino esquemático de equipajes internacionales, nacionales y en transferencia.

1.5.5. Imágenes arquitectónicas.

Del Terminal de Pasajeros se entregará una perspectiva en 3D de cada una de las dos alternativas para mostrar las volumetrías propuestas.

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP.

Respecto de las dos alternativas planteadas para el terminal de pasajeros, el consultor en conjunto con la DAP detallarán las ventajas y desventajas de cada una de las alternativas respecto de los objetivos y variables que formarán parte del análisis.

1.6. Evaluación de los costos de construcción

La estimación de costes, para cada una de las dos alternativas, de los edificios se hará a través de ratios, desglosados por cada partida principal:

- Obra gruesa (builder works)
- Terminaciones (secondary works)
- Equipamiento general
- Equipamiento específico

Otros. En esta partida se incluyen, generalmente, el paisajismo, vialidad y estacionamientos, otros medios de transporte...

Respecto a los accesos, se segregarán los accesos subterráneos, en superficie y sobre nivel.

Los ratios y los insumos relacionados con los costes serán suministrados por el consultor, y sujetos a validación por parte de la DAP.

El objetivo de esta evaluación de costes es la comparación de las dos alternativas.

Al final de esta Etapa el consultor entregará un informe escrito que detalle el trabajo realizado para revisión de la DAP.

1.7. Transferencia Tecnológica y Calidad de Servicio

El Estudio deberá entregarán listado de las compañías que podrían proveer de equipamiento y asesorar a la Dirección de Aeropuertos en materias técnicas específicas.

Especial relevancia tendrán los aportes relacionados con la calidad de servicio al pasajero, en materias tales como mejoramiento en la eficiencia de los procesos de control aeroportuarios, equipamiento aeroportuario, software relacionado con aspectos de mantenimiento y operación de terminales de pasajeros, entre otros.

1.8 Entrega Final del Estudio

En esta etapa se entregará el consolidado final de todo el estudio, es decir, de cada una de las Etapas anteriores ya corregidas, de acuerdo a las observaciones realizadas por la DAP.

Adicionalmente, en esta última Etapa se entregará un resumen ejecutivo con los contenidos relevantes de cada Etapa.

proponen dos afiches para explicar el plan maestro, así como un afiche sobre cada una de las alternativas del concepto básico del terminal de pasajeros.

El objetivo de este soporte es realizar presentaciones públicas de difusión del plan maestro.

Estas laminas concentran la información mas relevante acerca del: plan maestro (incluyendo fases) y el concepto básico terminal de pasajeros, y estarán acompañadas de un texto explicativo.

2.- Entrega y manejo de la información

Las entregas de cada Etapa, se compondrá de 1 original y siete copias en papel con su respectivo respaldo magnético. Estas contendrán toda la información del estudio: Textos, planos, presentaciones, tablas, etc.

La DAP tendrá un plazo de revisión y aprobación de los informes de cada Etapa de diez (10) días corridos y a su vez el Consultor tendrá un plazo para efectuar las correcciones ordenadas por el Inspector Fiscal de diez (10) días corridos.

Las copias en papel deberán ser presentadas en tamaño carta, en archivadores plastificados, con anillos para la sujeción de hojas y recubrimiento del lomo y portada con plástico transparente que permita la inserción de carátulas y otros. Los informes deberán tener las páginas numeradas y en la parte superior de la carátula se incluirá la leyenda: Gobierno de Chile, Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Aeropuertos, de acuerdo a las normas corporativas indicadas en www.gobiernodechile.cl/material_util.html.

Todos los archivos en formato digital, los que podrán ser leídos en sistema operativo utilizados por la DAP.

3.- Programa de actividades profesionales DAP y del Consultor durante el desarrollo del Estudio.

El Consultor deberá entregar un Cronograma de Actividades, el que deberá ajustarse a lo siguiente:

DESIGNACIÓN	PLAZO
Entrega Informe N° 1	42
1. Análisis de los documentos y diagnóstico de la situación existente	42
Entrega Informe N° 2	140
2. Estudio de la demanda	140
3. Programa y determinación de los requerimientos	140
4. Desarrollo del Plan Maestro	140
Entrega Informe N° 3	280
5. Desarrollo del Concepto Arquitectónico y Funcional del Terminal de Pasajeros	280
6. Evaluación de los costos de construcción	280
7. Transferencia tecnológica y Calidad de Servicio	280
Entrega Informe N° 4	322
8. Entrega Final	322

Nota: los plazos señalados corresponden a días corridos desde el inicio del estudio.

En cada misión del consultor deberá realizar una presentación en Power Point a las autoridades, la cual será coordinada por la DAP.

Para la entrega final, el consultor deberá realizar una presentación en Power Point a las autoridades Chilenas, que aborde todas las etapas del estudio y permita entregar una visión global del contenido y conclusiones del Estudio.

4.- Sitio FTP

Durante el plazo de la consultoría, el consultor deberá mantener la información actualizada (planos, documentos, presentaciones, etc.) a través de un sitio FTP (File Transfer Protocol), servicio de Internet que permitirá enviar y recoger archivos a través de la red, entre computadores conectados a la misma. En conjunto con la DAP se determinarán los usuarios que tendrán acceso a este sistema mediante una contraseña.

5. Presentación del equipo de expertos

Organigrama del Equipo

El Consultor deberá entregar un organigrama que señale el equipo que formará parte del Estudio, el que deberá estar constituido, como mínimo de los siguientes profesionales:

- Jefe de Proyecto
- Coordinador de Proyecto
- Experto en Planificación de Aeropuertos
- Arquitecto Especialista en planes maestros
- Arquitecto Principal
- Economista de la construcción
- Experto en Navegación Aérea
- Experto en Infraestructura horizontal

Deberá entregar además, los Currículum Vitae y documentos que señalen su respectiva profesión.

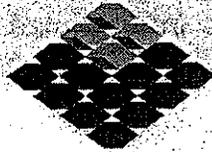
4. **CÚMPLASE** por el consultor los plazos del estudio que se aprueba, de acuerdo a lo establecido en la cláusula cuarta del convenio que se aprueba en esta Resolución.
- 5.- **IMPUTACIÓN PRESUPUESTARIA** Los trabajos que se contratan, cuya suma total corresponde a 873.800 euros (ochocientos setenta y tres mil ochocientos euros), se costearán con financiamiento compartido entre el Gobierno Francés a través del FASEP, quien financiará la cantidad de 598.800 euros (quinientos noventa y ocho mil ochocientos euros) y el Gobierno de Chile a través del la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile, quien financiará la cantidad de 275.000 euros (doscientos setenta y cinco mil euros) con cargo al Subtítulo 31, Ítem 01, Asignación 002, Código BIP 30064929-0, del Presupuesto de la Dirección de Aeropuertos, del Ministerio de Obras Públicas, año 2009.
- 6.- **ENTRÉGUENSE** por la empresa ADPI por sí o a través de un tercero una garantía por fiel cumplimiento de los trabajos, a nombre del(la) Director(a) Nacional de Aeropuertos-Ministerio de Obras Públicas, consistente en una boleta bancaria o una póliza de seguros por un valor equivalente al 5% (cinco por ciento) del monto a ser financiado por el Ministerio de Obras Públicas de Chile, pagadera a 30 días, a sola presentación sin interés y cuyo plazo de vigencia será el del estudio mas noventa (90) días. La boleta bancaria o póliza de seguros deberá ser entregada en Oficina de Partes de la DAP, a través de un documento conductor dirigido a Directora Nacional de Aeropuertos, dentro del plazo máximo de 30 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Dirección de Aeropuertos. Esta garantía será devuelta después de liquidado el contrato y con la recepción conforme del inspector fiscal del estudio, a través de acta que solicita devolución de boleta.
7. **PROTOCOLICÉSE** Una vez tramitada la presente Resolución conjuntamente con el Convenio Ad-Referéndum de Trato Directo que se aprueba, deberán ser protocolizados en una Notaría por la empresa ADPI. Dos copias de estos instrumentos protocolizados deberán ser entregadas a la Dirección de Aeropuertos dentro del plazo máximo de 10 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y COMUNÍQUESE


SERGIO BITAR
Ministro de Obras Públicas

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN
DE PROYECTOS DE
CONSULTORÍA Y OBRAS - DGOP


SONIA TSCHORNE BERESTESKY
Arquitecta
Directora General de Obras Públicas



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

CONVENIO AD-REFERENDUM POR TRATO DIRECTO

En Santiago de Chile, a 28 de Sept. 2009, entre la **DIRECCIÓN NACIONAL DE AEROPUERTOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su directora doña Yazmín Balboa Rojas, cédula nacional de identidad N° 6.295.405-1, ambas con domicilio en Morandé 59, Piso 11, Santiago y la empresa **AÉROPORTS DE PARIS INGENIÉRIE (ADPI)**, en adelante el Consultor, representada por don Jean Marcel Ramos, cédula de identidad para extranjeros N° 10.555.810-4, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Holanda N°480, dpto. 601, Providencia, se acuerda el siguiente Convenio Ad-Referéndum por trato directo, para la ejecución del "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile".

PRIMERO: El consultor se obliga a ejecutar los trabajos detallados en los Términos de Referencia, la Oferta Técnica y en el presupuesto que se acompaña, elaborados para el contrato "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile", en la suma total ochocientos setenta y tres mil ochocientos euros (873.800 euros), los que serán pagados en una parte por el Gobierno Francés, específicamente en la suma de quinientos noventa y ocho mil ochocientos euros (598.800 euros) a través del Fondo de Apoyo al Sector Privado Francés (FASEP) del Ministerio de Economía Francés y en otra parte por el Gobierno de Chile en la suma de doscientos setenta y cinco mil euros (275.000 euros) a través de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile.

El consultor declara expresamente que conoce y acepta que la obligación de pago del Estado de Chile en este convenio se limita a la cantidad de doscientos setenta y cinco mil euros (275.000 euros). Por lo anterior, expresa que en el caso que el Estado Francés no pagara la cantidad a la que se obligó y que se consigna en este Convenio, el Estado de Chile no tendrá responsabilidad alguna respecto de ese eventual incumplimiento y no tendrá la obligación de pagar cantidad alguna de la que le corresponde al Estado Francés.

Por lo anterior, el consultor declara que renuncia expresamente a la presentación de cualquier acción administrativa o judicial de cualquier naturaleza (civil, comercial, indemnizatoria o laboral) en contra del Estado de Chile en el caso de una deuda que se produjere por un incumplimiento del Estado Francés.

SEGUNDO: El contrato será a Suma Alzada, sin reajustes y sin anticipo.

TERCERO: En los Términos de Referencia que forma parte del presente Convenio Ad-Referéndum, se describen las etapas del estudio y los aspectos técnicos a desarrollar por ADPI.



Handwritten signature and initials.

CUARTO:

El plazo del Estudio será de trescientos veinte y dos (322) días corridos, contados a partir del 16 de Enero de 2009.

En caso que por responsabilidad del Consultor no se diere cumplimiento a las entregas acordadas en las fechas estipuladas en los Términos de Referencia y/o en la Oferta Técnica, se descontará del estado de pago correspondiente una multa equivalente al 0,2% (cero coma dos por ciento) del monto a ser financiado por el Ministerio de Obras Públicas, por cada día calendario de atraso.

QUINTO:

El consultor desarrollará el "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile", a través del equipo propuesto en la Oferta Técnica que forma parte del presente Convenio Ad-Referéndum.

En el caso que alguna de las personas del equipo propuesto para el Estudio debiese ser reemplazada por solicitud de la Dirección de Aeropuertos, el Consultor deberá proponer un reemplazante, el que deberá tener méritos similares o superiores al Ofrecido en la referida Oferta Técnica.

Si el Consultor solicitare un cambio de personal, de alguno de los profesionales individualizados en su Oferta Técnica, deberá requerirlo y proponer la persona reemplazante, que deberá tener méritos similares o superiores a la persona que se pretende reemplazar.

La autorización del reemplazo será otorgada por el Inspector Fiscal.

Si la persona propuesta es rechazada por el Inspector Fiscal, el Consultor deberá proponer otra persona con méritos similares a la que se pretende reemplazar. El mecanismo de este reemplazo seguirá el mismo trámite recién señalado.

El Inspector Fiscal se reserva el derecho de solicitar el retiro y reemplazo inmediato de cualquier integrante del equipo profesional, técnico y auxiliar que participa en el Estudio. Esta decisión deberá ser debidamente fundamentada por escrito.

SEXTO:

La unidad ejecutora y técnica del estudio será la Dirección de Aeropuertos, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas de Chile.

Como representante del Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Aeropuertos nombra en calidad de Inspector Fiscal a don John Rathkamp Swinburn, quien será el profesional que estará a cargo de fiscalizar el cumplimiento de todo el contrato.

Asimismo, ADPI designa al profesional don Jean-Marc Defleur, como Jefe de Proyecto, quien será la única persona autorizada para interactuar ante el Inspector Fiscal y ante la Dirección de Aeropuertos.



John Rathkamp Swinburn

SÉPTIMO:

La parte del Estudio que se pagará con fondos del Ministerio de Obras Públicas, se efectuará mediante la formulación de Estados de Pago de acuerdo al avance de las Etapas establecidas en la Oferta Técnica considerando lo siguiente:

- Estado de Pago N° 1: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 1 a plena conformidad del Inspector Fiscal.
- Estado de Pago N° 2: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 2, 3 y 4 a plena conformidad del Inspector Fiscal.
- Estado de Pago N° 3: previo a la emisión del Estado de Pago deberán estar visadas las Etapas N° 5, 6, 7 y 8 a plena conformidad del Inspector Fiscal.

El pago se efectuará a través de la Dirección de Contabilidad y Finanzas del Ministerio de Obras Públicas, para lo cual la empresa ADPI deberá entregar la respectiva factura.

Los Estados de Pago deberán ser expresados en moneda chilena (pesos chilenos). El pago de los mismos, será efectuado en moneda chilena, dineros que serán cambiados en Euros y transferidos de acuerdo a un procedimiento del Banco del Estado de Chile, en una cuenta bancaria indicada por ADPI.

Para los efectos del pago definido en el párrafo anterior, se empleará la paridad de moneda extranjera del último día hábil del mes anterior al del estado de pago. El valor a emplear será el definido en el capítulo "paridades de moneda extranjera (m/e)" de los informativos diarios que emite el Banco Central de Chile, publicados en la página web (www.bcentral.cl).

OCTAVO:

De cada Estado de Pago se retendrá un 10% del valor del trabajo pagado, hasta enterar un 5% del valor total del contrato a pagar por el Ministerio de Obras Públicas, a objeto de garantizar la correcta ejecución de los trabajos. Dicha retención se devolverá una vez liquidado el contrato.

NOVENO:

Los trabajos que se contratan se costearán con financiamiento compartido entre el Gobierno Francés a través del FASEP y el Gobierno de Chile a través de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile, este último con cargo al Subtítulo 31, Ítem 01, Asignación 002, Código BIP 30064929-0, del Presupuesto de la Dirección de Aeropuertos, del Ministerio de Obras Públicas, año 2009.

DÉCIMO:

Cualquier dificultad que surja en la interpretación del presente Convenio Ad-Referéndum será resuelta por la Sra. Directora General de Obras Públicas, o quien la subrogue en su caso, sin perjuicio de las atribuciones que el DFL MOP 850/97, le confiere al Sr. Ministro de Obras Públicas y la Ley N° 10.366, al Sr. Contralor General de la República.

UNDÉCIMO:

Para todos los efectos de este estudio, el idioma oficial será el español, la expresión de unidades será a través del sistema métrico o internacional (MKS).



Handwritten signature and initials.

El Consultor deberá entregar adicionalmente, el respaldo digital de todos los documentos (parciales y finales) que conforman el estudio.

El Consultor podrá publicar material referente al estudio previa autorización de la Dirección de Aeropuertos. Esta solicitud de autorización no podrá ser rechazada de manera injustificada.

DUODÉCIMO: La empresa ADPI por sí o a través de un tercero deberá entregar una garantía por fiel cumplimiento de los trabajos, a nombre del(la) Director(a) Nacional de Aeropuertos-Ministerio de Obras Públicas, consistente en una boleta bancaria o una póliza de seguros por un valor equivalente al 5% (cinco por ciento) del monto a ser financiado por el Ministerio de Obras Públicas de Chile, pagadera a 30 días, a sola presentación sin interés y cuyo plazo de vigencia será el del estudio mas noventa (90) días. La boleta bancaria o póliza de seguros deberá ser entregada en Oficina de Partes de la DAP, a través de un documento conductor dirigido a Directora Nacional de Aeropuertos, dentro del plazo máximo de 30 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas. Esta garantía será devuelta después de liquidado el contrato y con la recepción conforme del inspector fiscal del estudio, a través de acta que solicita devolución de boleta.

**DÉCIMO
TERCERO:**

El presente Convenio Ad-Referéndum, el que es firmado en 4 ejemplares, y la Resolución que lo aprueba, deberán ser protocolizados en una Notaría por la empresa ADPI. Dos copias de estos instrumentos protocolizados deberán ser entregadas a la Dirección de Aeropuertos dentro del plazo máximo de 10 días corridos contados desde el ingreso de la Resolución a la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas.

**DÉCIMO
CUARTO:**

En el caso que el consultor no diere cumplimiento a lo señalado en las dos cláusulas precedentes, la Dirección de Aeropuertos podrá poner término administrativo al presente convenio mediante la dictación de la resolución correspondiente.



Jean Marcel Ramos
Aéroports de Paris Ingénierie (ADPI)

Yazmin Balboa Rojas
Dirección de Aeropuertos
Ministerio de Obras Públicas
República de Chile



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

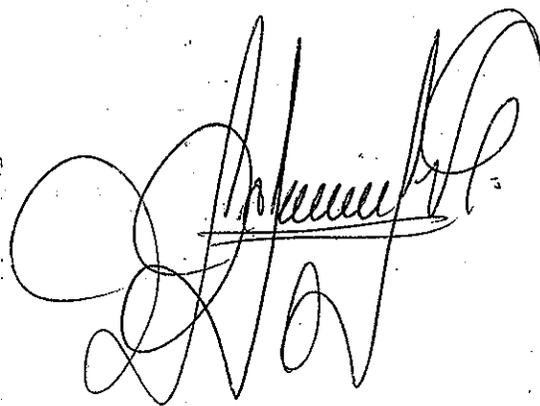
 MIT/CGC

CURSA CON ALCANCE LA
RESOLUCIÓN N° 136, DE 2009 DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 17. DIC 2009. 070280

 La Contraloría General ha dado curso al instrumento del rubro, que deja sin efecto resolución que indica y aprueba convenio por trato directo para la realización del "Estudio de Actualización Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Santiago, Chile", en el entendido que en virtud de su emisión se regularizan las labores ejecutadas a partir del 16 de enero de 2009, según consta de la cláusula cuarta del citado acuerdo y que, -según los antecedentes acompañados-, la imputación contenida en el resuelvo N° 5 del acto de la suma asciende en moneda nacional a \$215.921.475, aun cuando allí se consignó en euros.

Saluda atentamente a US.,



SUBSECRETARIA OOPP.
OF. DE PARTES
SSD N°

3510870

POR ORDEN DEL CONTRALOR
GENERAL DE LA REPUBLICA

Jefe Subdivisión Jurídica
División de Infraestructura y Regulación

AL SEÑOR
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE