REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio N°01	**Código**	**:**	RSO-SCAA
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	1
	Total de páginas	**:**	141

Original RSO-SCAA
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2025	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2025	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Noviembre 2025	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Noviembre 2025	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Elaboración*
A	Junio 2019
B	Octubre 2019
C	Diciembre 2019
D	Marzo 2020
0	Junio 2020
1-A	Abril 2023
1-B	Junio 2023
1-C	Septiembre 2023
1-D	Noviembre 2023
1-E	Enero 2024
1-F	Marzo 2024
1-G	Mayo 2024
1-H	Agosto 2024
1-I	Octubre 2024
1-J	Enero 2025
1-K	Noviembre 2025
1	Noviembre 2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal de Explotación.	Noviembre 2025

REGISTRO DE ENMIENDAS

Nº	*Fecha de Aplicación*	*Modificaciones*		*Disposición de Enmienda*	
		Revisión	*Páginas*	*Documento*	*Fecha*
1	Octubre 2019	A	Múltiples	ORD.IFC.ARI N°151/2019	16.09.2019
2	Diciembre 2019	B	Múltiples	ORD.IFC.ARI N°200/2019	29.11.2019
3	Febrero 2020	C	Múltiples	ORD.IFC.ARI N°041/2020	12.02.2020
4	Mayo 2020	D	Múltiples	ORD.IFC.ARI N° 104/2020	24.04.2020
5	Abril 2023	0	Múltiples	Actualización, de acuerdo con lo señalado en el artículo 1.10.4 de las Bases de Licitación de la Concesión.	Abril 2023
6	Junio 2023	1-A	Múltiples	ORD. IF CE N°2302/2023	30.05.2023
7	Septiembre 2023	1-B	Múltiples	ORD. IF CE N°2452/2023	02.08.2023
8	Noviembre 2023	1-C	Múltiples	ORD. IF CE N°2637/2023	13.10.2023
9	Enero 2024	1-D	Múltiples	ORD. IF CE N°2759/2023	06.12.2023
10	Marzo 2024	1-E	Múltiples	ORD. IF CE N°2954/2024	16.02.2024
11	Mayo 2024	1-F	Múltiples	ORD. IF CE N°3153/2024	29.04.2024
12	Agosto 2024	1-G	Múltiples	ORD. IF CE N°3314/2024	12.07.2024
13	Octubre 2024	1-H	Múltiples	ORD. IF CE N°3503/2024,	23.09.2024
14	Enero 2025	1-I	Múltiples	ORD. IF CE Nº3732/2024	04.12.2024
15	Noviembre	1-J	Múltiples	ORD. IFE ARI N°0060/2025	23.10.2025

ÍNDICE

DEFINICIONES Y NOMENCLATURAS 6

DEFINICIONES 6
NOMENCLATURA 16

1. INTRODUCCIÓN 18

2. ANTECEDENTES GENERALES 18

2.1. CONTENIDOS DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA (RSO) 21
2.2. POLÍTICA GENERAL DE LA OPERACIÓN 22
2.3. OBJETIVOS DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA (RSO) 22
2.4. ALCANCE Y VIGENCIA 23
2.5. REVISIÓN DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA Y MANUAL DE OPERACIONES 24
2.6. PROCEDIMIENTO DE CAMBIO AL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA 25
2.7. DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS 25
2.8. INFORMACIÓN Y DATOS ESTADÍSTICOS 26
2.8.1. Sistema de Registro de Información 26
2.8.2. Información y Formularios 29

3. DEL ÁREA CONCESIONADA E INVENTARIO 30

3.1. PLANO DEL ÁREA DE CONCESIÓN 30
3.2. DE LA OBRA ENTREGADA EN CONCESIÓN 30

4. INFORMACIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA 31

4.1. DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA 31
4.2. ASPECTOS GENERALES DE LA ORGANIZACIÓN 31
4.2.1. Administración del Concesionario 31
4.2.2. Funciones y Requisitos 32
4.2.3. Organigrama 36
4.2.4. Empresas que participan en la Sociedad Concesionaria 36
4.2.5. Empresas Subcontratadas 36

5. DEL MARCO JURÍDICO 37

6. DEL SERVICIO AL USUARIO 38

6.1. DERECHOS DEL USUARIO 38
6.2. OBLIGACIONES DEL USUARIO 40
6.3. CENTRO DE ATENCIÓN AL USUARIO 41
6.4. PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR INFORMACIÓN Y EFECTUAR RECLAMOS Y SUGERENCIAS 41
6.5. APLICACIÓN DE ENCUESTAS 42
6.6. MEDICIÓN DEL SERVICIO AL USUARIO 42

7. DEL CONCESIONARIO 45

7.1. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 45
7.2. DERECHOS DEL CONCESIONARIO Y OBLIGACIONES EN LA GESTIÓN TARIFARIA 47
7.3. DISPOSICIONES GENERALES 48

8. MANUAL DE OPERACIÓN 55

8.1. DESCRIPCION DE SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONAÚTICOS DEFINIDOS EN LAS BASES DE LICITACIÓN 56
8.1.1. Servicios Aeronáuticos 56
a) Sistema de Embarque/ Desembarque 56
b) Sistema de Manejo de Equipaje de Llegada y Salida 58
c) Servicios en Plataforma 60
d) Servicios Aeronáuticos en General 64
8.1.2. Servicios No Aeronáuticos No Comerciales 65
a) Servicio de Conservación 65
b) Servicio de Aseo 76
c) Servicio de Mantención de Áreas Verdes 80
d) Servicio de Gestión de Basura y Residuos 82
e) Servicio de Señalización 84
f) Servicio de Transporte de Equipaje 86
g) Servicio de Información a los usuarios 88
h) Servicio de Agua Potable, Alcantarillado y Tratamiento de Aguas Servidas. 93
i) Servicio de Vigilancia 95
j) Sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) 96
k) Servicio de Entretención 97
l) Servicio de conexión Inalámbrica a Internet 99
m) Servicio de Enchufes para Carga de Dispositivos Electrónicos 101
n) Servicio de Asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida 102
o) Servicio de Redes para Comunicaciones y Datos 109
p) Servicio de gestión de la infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros 110
8.1.3. Servicios No Aeronáuticos Comerciales 111
8.1.3.1. Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios 111
a) Servicio de Alimentación y Bebida 111
b) Áreas para Servicio de Comunicaciones 114
c) Counters y Oficinas de apoyo para Compañías Aéreas. 116
d) Estacionamientos Públicos para Vehículos en General 120
e) Áreas para Servicios Comerciales de Ámbito Financiero 123
f) Servicios de Gestión de Terminales de Carga 126
8.1.3.2. Servicios No Aeronáuticos Comerciales Facultativos 128
a) Áreas para Locales Comerciales 128
b) Áreas para Publicidad y Propaganda 130
c) Servicio de Custodia, Sellado y Embalaje de Equipaje 132
d) Servicios a Pasajeros Primera Clase y Ejecutivos 134
e) Estacionamientos para Vehículos en Arriendo (Rent a Car) 136
f) Oficinas de Uso en General 138
g) Área de Desarrollo Inmobiliario 138
h) Otros 138

9. PLANES Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS 138

9.1. PLAN DE COORDINACIÓN GENERAL 139
9.2. PLAN DE EMERGENCIA DEL CONCESIONARIO 139
9.3. PLAN DE PREVENCIÓN DE RIEGOS 139
9.4. PROCEDIMIENTO ANTE ACCIDENTE DE AERONAVES DENTRO DEL AEROPUERTO 139
9.5. PROCEDIMIENTO ANTE ACCIDENTE DE AERONAVES FUERA DEL AEROPUERTO 140

10. ANEXOS 140

DEFINICIONES Y NOMENCLATURAS

DEFINICIONES

- **Accesibilidad Universal:** La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.
- **Adjudicatario:** El Licitante o Grupo Licitante a quien se adjudique el Contrato de Concesión.
- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas.
- **Anteproyecto Alternativo:** Corresponde al(los) proyecto(s), a nivel de Anteproyecto de Ingeniería, que debe presentar en la Oferta el Licitante o Grupo Licitante, cuando no haga suyo(s) total o parcialmente los Antecedentes Referenciales entregados por el Ministerio de Obras Públicas.
- **Anteproyecto Referencial:** Corresponde al Anteproyecto elaborado y entregado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para la ampliación de la obra pública fiscal objeto de la presente licitación y entregado por el MOP, en carácter de indicativo, salvo en aquellos casos y materias en que en las Bases de Licitación se señale algo diferente, el cual se ha desarrollado a nivel de anteproyecto, conteniendo las definiciones y requerimientos mínimos de las obras a realizar, y que el Licitante o Grupo Licitante puede hacer suyo total o parcialmente en la Oferta Técnica.
- **Año Calendario:** Período de 12 (doce) meses que se inicia el día 1° de enero y termina el día 31 de diciembre.
- **Área de Concesión:** El área requerida para ejecutar las obras y prestar los servicios definidos en el Contrato de Concesión, que deberán estar ubicados en bienes nacionales de uso público o fiscales.
- **Área de Movimiento de Aeronaves:** Parte del aeropuerto que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves. Incluye pista, calles de rodaje, calles de salida rápida, zonas de giro, zona de parada y plataformas.
- **Autoridad Ambiental:** Es el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental o la Comisión de Evaluación a que se refiere el artículo 86° de la Ley N°19.300 “Sobre Bases Generales del Medio Ambiente”, según corresponda, de acuerdo al artículo 9° de dicha normativa en relación con el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
- **Aviación General:** Aquellas actividades de vuelo realizadas sin fines de lucro, tales como instrucción, recreación o deporte.

- **Bien Afecto a la Concesión:** Es todo bien o derecho que adquiera el Concesionario a cualquier título durante la concesión y que sea calificado como tal por el Director General de Concesiones de Obras Públicas.
- **Bitácora:** Es un archivo que registra en tiempo real todas las operaciones transaccionales que realiza un sistema de información. Tiene por objeto dejar una traza de las operaciones unitarias que fueron procesadas por el sistema, a objeto de reconstruir o interpretar el comportamiento de dicho sistema o del proceso de negocios al que le da soporte.
- **Cambio de Servicios Existentes o Cambio de Servicios:** Corresponde a aquellas labores de traslado, alteración, modificación o reposición de los Servicios Existentes Húmedos y No Húmedos y sus respectivos medidores y conexiones construidas por las Empresas de Servicios respectivas, y que sean necesarios para ejecutar las obras del proyecto.
- **CMF:** Comisión para el Mercado Financiero.
- **Comité FAL:** Comité de Facilitación de Aeropuertos y Aeródromos. Comité que tiene por objeto arbitrar las medidas para dar solución a los problemas de diaria ocurrencia en los recintos aeroportuarios, en las esferas de la facilitación, y someter a consideración del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional aquellas anomalías y deficiencias que se detecten y cuya solución requiera de una normativa general. Su Reglamento Orgánico y de Funcionamiento se encuentra establecido en la Resolución Exenta Nº0942 de fecha 14 de diciembre de 2012 de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus modificaciones posteriores.
- **Concesionario(a):** Sociedad Concesionaria a cargo de la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.
- **CONAF:** Corporación Nacional Forestal.
- **Conservación o Mantención o Mantenimiento:** Corresponde a las reparaciones necesarias de las obras o instalaciones construidas por el Concesionario, o preexistentes en el Área de Concesión, con el propósito de que éstas mantengan o recuperen el Nivel de Servicio para el que fueron proyectadas, tanto en su cantidad como en su calidad. También se entienden incluidas dentro de este concepto las medidas preventivas, contenidas en los planes y programas anuales, necesarias para que no se deterioren dichas obras o instalaciones.
- **Contaminación:** Según lo establecido en el artículo Nº2 letra c) de la Ley Nº19.300 “Sobre Bases Generales del Medio Ambiente”, se entenderá por contaminación la presencia en el ambiente de

sustancias, elementos, energía o combinación de ellos, en concentraciones y permanencia superiores o inferiores, según corresponda, a las establecidas en la legislación vigente.

- **Contaminante:** Según lo establecido en el artículo Nº2 letra d) de la Ley Nº19.300 "Sobre Bases Generales del Medio Ambiente", se entenderá por contaminante todo elemento, compuesto, sustancia, derivado químico o biológico, energía, radiación, vibración, ruido o una combinación de ellos, cuya presencia en el ambiente, en ciertos niveles, concentraciones o períodos de tiempo pueda constituir un riesgo a la salud de las personas, a la calidad de vida de la población, a la preservación de la naturaleza o a la conservación del patrimonio ambiental.
- **Contrato de Concesión de Obra Pública o Contrato de Concesión o Concesión:** Es el Contrato de Concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica", regido por el Decreto con Fuerza de Ley MOP Nº850 de 1997, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº15.840 de 1964, Orgánica del MOP y del DFL Nº206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones; el Decreto Supremo MOP Nº900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones; el Decreto Supremo MOP Nº956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones y sus modificaciones; las Bases de Licitación y los documentos que las conforman, incluidos sus Anexos; las Ofertas Técnica y Económica presentadas por el Adjudicatario de la Concesión, en la forma aprobada por el MOP; y el Decreto Supremo de Adjudicación respectivo.
- **DAP:** Dirección de Aeropuertos del MOP.
- **Desarrollo Sustentable:** Según lo establecido en el artículo 2º letra g) de la Ley Nº19.300 "Sobre Bases Generales del Medio Ambiente", es el proceso de mejoramiento sostenido y equitativo de la calidad de vida de las personas, fundado en medidas apropiadas de conservación y protección del medio ambiente, de manera de no comprometer las expectativas de las generaciones futuras.
- **Destrucción de la Obra:** Es el efecto derivado de cualquier suceso que altere la obra substancialmente, de tal manera que no sea posible reponerla a su estado inicial, sino construyéndola nuevamente en forma total o parcial.
- **DGA:** Dirección General de Aguas.
- **DGAC:** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- **DGC:** Director General de Concesiones de Obras Públicas o Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, según corresponda.

- **DIA:** Declaración de Impacto Ambiental. Según lo establecido en el artículo 2º letra f) de la Ley Nº19.300 "Sobre Bases Generales del Medio Ambiente", es el documento descriptivo de una actividad o proyecto que se pretende realizar, o de las modificaciones que se le introducirán, otorgado bajo juramento por el respectivo titular, cuyo contenido permite al organismo competente evaluar si su impacto ambiental se ajusta a las normas ambientales vigentes.
- **Días Hábiles:** Son los días lunes a viernes a excepción de los días festivos.
- **Días:** Días corridos.
- **DV:** Dirección de Vialidad del MOP.
- **EIA:** Estudio de Impacto Ambiental. Según lo establecido en el artículo 2º letra i) de la Ley Nº19.300 "Sobre Bases Generales del Medio Ambiente", es el documento que describe pormenorizadamente las características de un proyecto o actividad que se pretenda llevar a cabo o su modificación. Debe proporcionar antecedentes fundados para la predicción, identificación e interpretación de su impacto ambiental y describir la o las acciones que ejecutará para impedir o minimizar sus efectos significativamente adversos.
- **Empresas de Servicios:** Son todas aquellas empresas proveedoras de Servicios Existentes, sean públicos o privados.
- **Estándar(es) Técnico(s) o Estándar(es):** Las normas, especificaciones y/o criterios técnicos relativos al diseño, construcción, conservación, reparación y explotación de la obra y su equipamiento.
- **Evaluación de Impacto Ambiental:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2° letra j) de la Ley N°19.300 "Sobre Bases Generales del Medio Ambiente", es el procedimiento a cargo del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) que, en base a un Estudio o Declaración de Impacto Ambiental, determina si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes.
- **Explotación:** Se entenderá por Explotación de la Obra la operación, conservación o mantención y reparación de la infraestructura, el equipamiento y las instalaciones dentro del Área de Concesión; el seguimiento y ejecución de las medidas ambientales asociadas a las obras; la prestación de los servicios que se convengan en el Contrato de Concesión; y el cobro a los usuarios por la prestación de los servicios que corresponda.
- **FACH:** Fuerza Aérea de Chile.

- **Fuerza Mayor o Caso Fortuito:** Se considerará lo dispuesto en el artículo 45º del Código Civil**.**
- **Grupo Licitante:** Conjunto de personas naturales o jurídicas que se presentan a una licitación acompañando una sola Oferta, siendo la responsabilidad de cada uno de ellos indivisible y solidaria, según lo establecido en el Reglamento de la Ley de Concesiones y en las Bases de Licitación.
- **Hora Punta Número 40 (H40):** Corresponde a la 40ª hora más congestionada de pasajeros embarcados en un aeropuerto o aeródromo en un año calendario.
- **Indicador de Servicio o Indicador:** Corresponde a los parámetros que se utilizarán para medir, controlar y valorar en forma numérica el estado de una o más exigencias asociadas al estándar de un servicio.
- **INE:** Instituto Nacional de Estadísticas.
- **Ingresos por Pasajero Embarcado:** Para cada mes vencido, se obtendrán multiplicando la cantidad de Pasajeros Embarcados durante dicho mes por la Tarifa por Pasajero Embarcado que sea aplicable en el mes respectivo.
- **IPC:** Índice de Precios al Consumidor. Será aquél determinado y publicado, con cobertura nacional, por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace o suceda legalmente.
- **Ítem:** Numeración para uno o más componentes de una Partida.
- **JAC:** Junta de Aeronáutica Civil.
- **Lado Aire (Air Side):** Zona del aeropuerto donde tiene lugar la operación aeroportuaria de las aeronaves. Comprende el Área de Movimiento de Aeronaves y terrenos e instalaciones adyacentes como áreas verdes y edificios o porciones de ellos.
- **Lado Tierra (Land Side):** Zona del aeropuerto donde se efectúa la operación aeroportuaria de pasajeros, equipajes y carga, previo al embarque o posterior al desembarque de las aeronaves.
- **Ley de Concesiones de Obras Públicas o Ley de Concesiones:** Se refiere a la Ley de Concesiones de Obras Públicas contenida en el Decreto Supremo MOP Nº900 de 1996 que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL Nº164 de 1991, y sus modificaciones.
- **Ley Orgánica del MOP o DFL N°850:** Es el Decreto con Fuerza de Ley MOP N°850 de 1997, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del Decreto con Fuerza de Ley N°206 de 1960 Ley de Caminos, y sus modificaciones.

- **Licitante u Oferente:** Persona natural o jurídica o grupo de ellas que se presenta a una licitación, según lo establecido en el Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en las Bases de Licitación.
- **Medidas Ambientales o Medidas Medioambientales:** Son aquellas acciones asociadas al cumplimiento de la normativa ambiental, las Medidas de Mitigación, las Medidas de Reparación y/o las Medidas de Compensación dispuestas por la Autoridad Ambiental en la en la(s) Declaración(es) de Impacto Ambiental (DIA) indicada(s) en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación y su(s) respectiva(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental, junto a las establecidas en el(los) Estudio(s) de Impacto Ambiental (EIA) y/o en la(s) Declaración(es) de Impacto Ambiental (DIA), así como sus Adendas, según corresponda desarrollados por la Sociedad Concesionaria, y la(s) respectiva(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental y las establecidas en las Bases de Licitación.
- **Medidas Ambientales de Compensación o Medidas de Compensación:** Son aquellas medidas que tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y equivalente a un efecto adverso identificado, que no sea posible mitigar o reparar. Dichas medidas incluirán, entre otras, la sustitución de los recursos naturales o elementos del medio ambiente afectados, por otros de similares características, clase, naturaleza, calidad y función.
- **Medidas Ambientales de Mitigación o Medidas de Mitigación:** Son aquellas medidas que tienen por finalidad evitar o disminuir los efectos adversos del Proyecto, cualquiera sea su fase de ejecución.
- **Medidas Ambientales de Reparación o Medidas de Reparación:** Son aquellas medidas que tienen por finalidad reponer uno o más de los componentes o elementos del medio ambiente a una calidad similar a la que tenían con anterioridad al impacto sobre dicho componente o elemento o, en caso de no ser ello posible, restablecer sus propiedades básicas.
- **Mes Calendario:** Cada uno de los 12 periodos de 28, 29, 30 o 31 días corridos en que se encuentra dividido el año calendario.
- **MINSAL:** Ministerio de Salud.
- **MINSEGPRES:** Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
- **MMA:** Ministerio del Medio Ambiente.
- **MOP:** Ministro de Obras Públicas o Ministerio de Obras Públicas, según corresponda.

- **Modelo Tridimensional:** Es una representación matemática de un objeto tridimensional ficticio o real por medios digitales. Se logra su representación al utilizar una colección de puntos en el espacio tridimensional, los cuales son unidos mediante la utilización de diversas entidades geométricas. Para la creación de un Modelo Tridimensional se utilizan software de diseños adecuados para ello.
- **MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- **Nivel(es) de Servicio:** Conjunto de funcionalidades y prestaciones que la obra pública debe proveer a los usuarios, cumpliendo con los umbrales y exigencias definidos en el Contrato de Concesión durante su Etapa de Explotación, de conformidad a lo establecido en el Contrato de Concesión.
- **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional - ONU (ICAO en inglés).
- **Operador de Base Fija (FBO, Fixed - Base Operator por sus siglas en inglés):** Es una actividad comercial de concesión de derechos, otorgada por el administrador de un aeropuerto, para operar en el mismo y prestar servicios aeronáuticos, tales como combustible de aviación, hangar, de amarre y estacionamiento, alquiler y mantenimiento de aeronaves, instrucción de vuelo, entre otras.
- **Panel Técnico:** Aquél establecido en el artículo 36º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en los artículos 107º y 108º de su Reglamento.
- **Partida:** Es la denominación para una actividad que conforma una unidad medible de la obra.
- **Pasajero Embarcado:** Se entenderá por Pasajero Embarcado aquél que aborde una aeronave en el Aeropuerto Chacalluta de Arica.
- **Pasajero en Tránsito:** Es aquél que arriba en un vuelo internacional para continuar su viaje en otro vuelo internacional, indistintamente si este último se realiza en la misma aerolínea que el primero o en otra. Perderá su calidad de Pasajero en Tránsito, aquél que una vez arribado en un vuelo internacional, ingrese al país (proceso de inmigración).
- **PDI:** Policía de Investigaciones de Chile.
- **Programa de Gestión Sustentable (PGS):** Constituye el conjunto de procedimientos que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar y ejecutar, para implementar las medidas y exigencias ambientales y territoriales establecidas en el Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo; en la(s) Declaración(es) de Impacto Ambiental (DIA) indicada(s) en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación y su(s) respectiva(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental; en el Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas y de Manejo de Áreas Verdes para Proyectos Concesionados; en los EIA(s) y/o DIA(s) según corresponda, desarrollado(s) por la Sociedad

Concesionaria; así como en las respectivas Adendas y Resoluciones de Calificación Ambiental, durante las Etapas de Construcción y/o Explotación de la Obra y en las Bases de Licitación.

- **Plan de Manejo Ambiental y Territorial:** Conjunto de medidas ambientales y territoriales contenidas en las Bases de Licitación y, en caso que proceda, en el(los) EIA(s) y/o DIA(s), y en la(s) respectiva(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental, exigibles en las Etapas de Construcción y Explotación del Contrato de Concesión de Obra Pública. Este Plan comprende Medidas de Mitigación, Medidas de Reparación y/o Medidas de Compensación.
- **Plan Maestro:** Consiste en un instrumento de planificación de la Dirección de Aeropuertos del MOP, que proporciona un marco normativo para el desarrollo futuro de la totalidad del Aeropuerto y sus ampliaciones. Este documento establece normas de zonificación de usos, emplazamientos y otras condiciones físicas.
- **Plataforma:** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- **Proyecto de Ingeniería Definitiva:** Corresponde al conjunto de proyectos de ingeniería de detalle que deberá desarrollar el Concesionario en base al Anteproyecto Referencial entregado por el MOP y aceptado total o parcialmente por el Licitante o Grupo Licitante en su Oferta Técnica y, si procediere, a el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) presentado(s) en dicha Oferta. Estos proyectos definitivos deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal. En cualquier caso, la Sociedad Concesionaria será responsable de cumplir con los requerimientos mínimos definidos en las Bases de Licitación.
- **RCA:** Resolución de Calificación Ambiental. Acto administrativo en virtud del cual la autoridad ambiental competente califica ambientalmente un proyecto o actividad, favorable o desfavorablemente o, si la aprobación fuera condicionada, fijando las condiciones o exigencias ambientales que deberán cumplirse para su ejecución.
- **Reglamento de la Ley de Concesiones o Reglamento:** Corresponde al Reglamento aprobado por Decreto Supremo MOP Nº956 de 1997, y sus modificaciones.
- **Reglamento de Servicio de la Obra (RSO):** Es aquel reglamento interno elaborado por el Concesionario y aprobado por el MOP, a través del cual se regula el uso de la obra y los servicios que prestará y explotará el Concesionario.
- **SAG:** Servicio Agrícola y Ganadero.

- **SBIF:** Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.
- **SEA:** Servicio de Evaluación Ambiental.
- **SEIA:** Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- **Semestre Calendario o Semestre:** Período comprendido entre el 1º de enero y el 30 de junio y el período comprendido entre el 1º de julio y el 31 de diciembre de cada año.
- **Semestre Corrido:** Período de tiempo compuesto por 6 (seis) meses consecutivos.
- **SERNATUR:** Servicio Nacional de Turismo.
- **SEREMI:** Secretaría Regional Ministerial o Secretario Regional Ministerial, según corresponda, del Ministerio que en cada caso se indique.
- **Servicios Básicos:** Todos aquellos que comprenden el objeto específico de la concesión, sean imprescindibles y por los cuales el Concesionario, en los casos que corresponda, está autorizado a cobrar tarifa.
- **Servicios Existentes:** Todos los servicios húmedos y no húmedos, que se encuentran instalados en los terrenos necesarios para ejecutar las obras, que no están adscritos a beneficios directos del proyecto sino que a terceros, no obstante lo cual son indispensables para la ejecución de las obras.
- **Servicios Existentes Húmedos o Servicios Húmedos:** Aquellos Servicios Existentes que conducen líquidos o fluidos tales como agua potable, aguas lluvias y los de alcantarillado, gasoductos, oleoductos y mineraductos.
- **Servicios Existentes No Húmedos o Servicios No Húmedos:** Aquellos Servicios Existentes, distintos de los Servicios Húmedos, como lo son aquellos que permiten las transmisiones eléctricas y las de información, incluyendo todos los elementos propios de las redes de electricidad, telefonía, televisión por cable, fibra óptica y/o telecomunicaciones.
- **SISS:** Superintendencia de Servicios Sanitarios.
- **Sistema BIM o BIM (*Building Information Modeling*):** Método de trabajo que permite la colaboración entre los profesionales de distintas especialidades en las diferentes etapas de desarrollo de un proyecto, optimizando el diseño, construcción y explotación de las obras, ya sean de edificación o de infraestructura. La base de BIM la constituye un Modelo Tridimensional que puede ser enlazado añadiendo distintos tipos de parámetros de análisis del proyecto tales como tiempo, costo o cualquier otro atributo requerido. El uso del sistema BIM está destinado a que la Sociedad Concesionaria gestione el diseño, construcción y conservación de las obras de infraestructura

exigidas en las Bases de Licitación. Esto incluye todos los elementos de la Concesión: Infraestructura, equipamiento, instalaciones y un inventario pormenorizado de todos los componentes, elementos, partidas e implementos que forman parte de la Concesión. El Sistema BIM permite administrar y representar datos de diseño, construcción y funcionalidad de los componentes, sistemas y especialidades que forman parte de las obras. Además, BIM integra, actualiza, georreferencia, coordina y reutiliza la información, para que el Concesionario y el MOP tengan acceso a una versión actualizada del estado del proyecto o de la obra, lo cual permitirá enfrentar coordinadamente las responsabilidades de gestión por parte del Concesionario y las de fiscalización por parte del MOP, en el cumplimiento de las exigencias de diseño, construcción y conservación de la Concesión.

- **SMA:** Superintendencia del Medio Ambiente.
- **Sobre(s) de Oferta:** Sobre, paquete, bulto u otro envoltorio en que son entregadas la Oferta Técnica y la Oferta Económica en las condiciones determinadas en las Bases de Licitación.
- **Sociedad Concesionaria o Concesionario:** La sociedad constituida por el Adjudicatario, con la cual se entenderá celebrado el Contrato de Concesión y cuyo objeto y características están determinadas en las Bases de Licitación.
- **Tarifa por Pasajero Embarcado:** Es la tarifa por cada pasajero embarcado en el Aeropuerto Chacalluta de Arica, que tendrá derecho a percibir el Concesionario conforme a lo establecido en las Bases de Licitación. El Concesionario no podrá realizar la recaudación directa de dicha tarifa, la que será pagada por la DGAC al Concesionario según el mecanismo señalado en el artículo 1.14.1.1 de las Bases de Licitación.
- **Tarifas Máximas:** Son aquellas tarifas reguladas en las Bases de Licitación, que no incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA), y que el Concesionario tiene derecho a cobrar por la prestación de los Servicios Comerciales, Aeronáuticos y No Aeronáuticos, con excepción del Servicio de Estacionamientos Públicos para Vehículos en General señalado en el artículo 1.10.9.3.1 letra d) de las Bases de Licitación cuya tarifa incluye el IVA.
- **TDLC:** Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
- **Trabajos Aéreos:** Operación aérea distinta al traslado de pasajeros o carga, en la cual la aeronave es utilizada para prestar servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, entre otros.

- **Trimestre Calendario o Trimestre:** Se entenderá por trimestre aquel periodo comprendido entre el 1° de enero y el 31 de marzo, entre el 1° de abril y el 30 de junio, entre el 1° de julio y el 30 de septiembre o entre el 1° de octubre y el 31 de diciembre de cada año, según corresponda.
- **Umbral:** Exigencia o patrón de comparación que sanciona el estado de cumplimiento o incumplimiento de un determinado Indicador de Servicio.
- **Usuario.** Toda aquella persona que interactúa dentro de la obra fiscal denominada Aeropuerto Chacalluta de Arica.
- **Valor de la Unidad de Fomento (UF):** Cantidad de dinero cuyo monto fije el Banco Central de Chile en conformidad a la facultad que le confiere el número 9 del artículo 35º de la Ley Nº18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial. Si en el futuro la Ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la Unidad de Fomento, se estará sujeto a la Unidad de Fomento que dicho organismo fije. En el evento que termine la Unidad de Fomento, sustitutivamente se aplicará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor (IPC) entre el último día del segundo mes anterior al que dejare de existir la Unidad de Fomento, y el último día del segundo mes anterior al de la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta variación, el valor en pesos de la Unidad de Fomento del último día del mes anterior al que dejare de existir ésta última.
- **Valor de la Unidad Tributaria Mensual (UTM):** Cantidad de dinero cuyo monto, determinado por ley y permanentemente actualizado, sirve como medida o punto de referencia tributaria, de acuerdo al artículo 8º, número 10 del DL Nº830 de 1974. En el caso de eliminación de la UTM, se aplicará la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el último día del segundo mes anterior al que dejara de existir la UTM, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta situación, el valor en pesos de la UTM del último día del mes anterior a aquel en que dejare de existir esta última.

NOMENCLATURA

AEROPUERTO	**:**	Aeropuerto Chacalluta de Arica.
AVSEC	**:**	Seguridad de la Aviación Civil.
BALI	**:**	Bases Administrativas de la Licitación.
CCTV	**:**	Circuito Cerrado de Televisión.
CO	**:**	Centro de Operaciones.
COA	**:**	Comité de Operadores Aéreos.

COE	:	Centro de Operaciones de Emergencia.
COS	:	Centro de Operaciones de Seguridad.
DAP	:	Dirección de Aeropuertos del MOP.
DGAC	:	Dirección General de Aeronáutica Civil.
DGC	:	Dirección General de Concesiones.
ETA	:	Hora Estimada de Llegada.
ETD	:	Hora Estimada de Salida.
FIDS	:	*(Flight Information Display System)*. Sistema de Información de Vuelos.
IATA	:	*(International Air Transport Association)*. Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
IF	:	Inspección Fiscal o Inspector Fiscal, según corresponda.
JAC	:	Junta de Aeronáutica Civil.
MINSAL	:	Ministerio de Salud.
MOP	:	Ministerio de Obras Públicas.
OACI	:	Organización de Aviación Civil Internacional.
OIRS	:	Oficina de Informaciones, Reclamos y Sugerencias.
PACO	:	Programa Anual de Conservación de la Obra.
PAS	:	*(Public Address System).* Servicio Información al Público (Megafonía).
PLACO	:	Plan de Conservación de la Obra.
PMM	:	Puesto de Mando Móvil.
RSO	:	Reglamento de Servicio de la Obra.
SAG	:	Servicio Agrícola Ganadero.
SC	:	Sociedad Concesionaria del Aeropuerto.
SCAA	:	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
SERNAPESCA	:	Servicio Nacional de Pesca.
TICA	:	Tarjeta de Identificación de Control Aeroportuario.

1. INTRODUCCIÓN

El uso de la obra y los servicios que prestará el Concesionario se regirán por el presente Reglamento, el cual incluye las normas derivadas de las Bases de Licitación y la Oferta Técnica del Concesionario. Este Reglamento, denominado "Reglamento de Servicio de la Obra" (RSO), ha sido desarrollado por el Concesionario y aprobado por el Inspector Fiscal de la concesión, y rige el uso de la obra y la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que entrega el Concesionario en la Etapa de Explotación desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras (PSP2), así como también establece los procedimientos respecto de materias operacionales del Aeropuerto.

2. ANTECEDENTES GENERALES

La prestación y explotación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos señalados en el artículo 1.10.9 de las BALI, deberá efectuarse en las áreas destinadas para ello dentro del área de Concesión.

La Concesionaria será responsable de la conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento, instalaciones y/o áreas que se encuentren ubicadas dentro del área de Concesión. Será responsable de la conservación de los caminos interiores dentro del área de Concesión (vías de acceso y vías de circulación interior, tanto peatonal como vehicular) y no podrá efectuar ningún tipo de cobro a los usuarios por la utilización de éstos ni tampoco establecer regulaciones de tránsito o circulación vehicular.

El Área de Concesión se encuentra establecida en el Plano de Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica, el que se entenderá que forma parte del Contrato de Concesión. Esta Área es establecida como tal por el MOP y la DGAC, y deberá quedar debidamente deslindada al término de las obras, a través del plano respectivo, considerando todos los ajustes realizados durante la elaboración del proyecto de Ingeniería definitiva y la ejecución de las obras, según se indica en el Artículo 1.9.9 de las BALI. El Concesionario siempre deberá mantener actualizado el plano "Área de Concesión" aprobado por el Inspector Fiscal, con su correspondiente respaldo en forma digital a través de medios y *software* compatibles con los utilizados por el Inspector Fiscal.

La Sociedad Concesionaria será responsable de establecer las medidas de control y seguridad en cuanto a sus obligaciones como ejecutor de los servicios básicos definidos en las BALI, estando todas dichas medidas y obligaciones sujetas a todas las disposiciones legales vigentes y las normas de la DGAC (en su calidad de organismo administrador del Aeropuerto) y las instrucciones del Inspector Fiscal.

La Sociedad Concesionaria mantendrá la continuidad de todos los servicios básicos como suministro de energía eléctrica, agua potable, alcantarillado, comunicaciones y gas.

Todo daño o perjuicio ocurrido a la infraestructura, obras, servicios, equipamiento y/o instalaciones como producto de la explotación o trabajos de conservación o mantenimiento, será reparado por la Sociedad Concesionaria, para reponer el estándar técnico o nivel de servicio original según corresponda.

La Sociedad Concesionaria mantendrá una permanente vigilancia de todas las obras, equipos e instalaciones comprendidas en el Contrato de Concesión.

La Concesión considera la ejecución de las obras definidas en el artículo 2.5 de las Bases de Licitación e incluye:

a) El mantenimiento de todas las obras preexistentes y nuevas que debe ejecutar el Concesionario, dentro del Área de Concesión señalada en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación, conforme a lo establecido en dichas Bases y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión; y

b) La explotación, operación y administración de las obras dentro del Área de Concesión, cumpliendo con los Niveles de Servicio y Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y demás documentos que conforman el Contrato de Concesión; y la prestación y explotación de los servicios obligatorios establecidos en los artículos 1.10.9.1, 1.10.9.2 y 1.10.9.3.1 de las Bases de Licitación.

El Concesionario realizará todas las obras necesarias para prestar los servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos exigidos en las BALI, lo establecido en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP y las obras que no hayan sido proyectadas en el mencionado anteproyecto referencial, pero que son requeridas para efectos de la ejecución de las obras contempladas en las referidas bases.

Obras a ejecutar por la Concesionaria:

1. Ampliación y mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros. Incluye la provisión e instalación de 5 (cinco) nuevos Puentes de Embarque, los que reemplazan los 2 (dos) Puentes de Embarque existentes.

   La ampliación y mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros incluye todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas, pasajeros y demás usuarios del Aeropuerto las condiciones de servicio, confort y seguridad acordes a las de un aeropuerto regional con carácter internacional. Las nuevas áreas del Edificio Terminal deberán disponer de las facilidades necesarias para atender a la totalidad de pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

   El Edificio Terminal se ampliará hacia el sur y hacia el oriente. Todo el equipamiento y mobiliario del Edificio Terminal deberá ser renovado por el Concesionario, de acuerdo a las

especificaciones contenidas en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP. Se contempla el reemplazo del total de banquetas en sala de embarque y el reemplazo de todos los mesones de *check in*, incluyendo su sistema de pesas.

2. Construcción de Instalaciones Aeronáuticas (DGAC):
    - Torre de Control.
    - Edificio Administrativo.
    - Edificio Logístico.
    - Edificio SSEI, su plataforma y sus calles de conexión con calle de rodaje Alfa y la pista.
    - Subestación Eléctrica Aeronáutica. Incluye equipamiento y sus obras asociadas.
    - Edificio Casino.
    - Edificio ARO.
    - Puntos de Control de Acceso.
    - Instalación de combustible terrestre y saneamiento de la actual instalación ante la autoridad competente.
    - Estación de Transmisores y Estación de Receptores. Incluye equipamiento y sus obras asociadas.
    - Otras obras que no se encuentren nombradas pero que son requeridas para efectos de la ejecución de las Instalaciones Aeronáuticas DGAC.
3. Ampliación y modificación de la vialidad vehicular y peatonal de circulación interior del Aeropuerto.
4. Ampliación y redistribución del área de estacionamientos vehiculares. Construcción de estacionamientos para taxis, buses, minibuses, custodia, *rent a car*, servicios públicos, sociedad concesionaria, carga y DGAC.
5. Ampliación de plataforma de aviación comercial; reconstrucción de márgenes de pista, rodaje Alfa y desahogos, incluyendo *fillets* en desahogos Bravo y Charlie; nivelación de franjas de seguridad en pista y calles de rodaje; reconstrucción de la plataforma de aviación general; construcción de camino SSEI y ampliación de camino aeronáutico.
6. Nuevas instalaciones eléctricas y ayudas visuales asociadas a las nuevas obras, tales como:

- Suministro, instalación y puesta en servicio del sistema de luces de borde de pista, calles de rodaje y plataforma.
- Suministro, instalación y puesta en servicio del sistema de luces de umbral y término de pista.
- Suministro, instalación y puesta en servicio del sistema de letreros guías en Área de Movimiento.
- Suministro, construcción y puesta en servicio de canalizaciones para Sistema de Ayuda a la Aeronavegación.

7. Nueva Subestación Eléctrica Sociedad Concesionaria.
8. Instalaciones eléctricas tanto en las nuevas edificaciones como en aquellas que sean afectadas, trasladadas o reinstaladas, producto del desarrollo de las obras.
9. Construcción de infraestructura destinada a la carga (nuevo Edificio Terminal de Carga).
10. Renovación, modificación y ampliación del sistema de obtención, almacenamiento, impulsión y distribución de agua potable y del sistema de alcantarillado de aguas servidas para todas las edificaciones que se proyecten.
11. Reemplazo total de la señalética preexistente y la incorporación de señalética en las nuevas áreas.
12. Distribución de gas en el interior y en el exterior de todas de las edificaciones proyectadas.
13. Obras de normalización en el lado aire (pavimentos y ayudas visuales) e instalaciones eléctricas de soporte.
14. Otras obras y/o Trabajos Complementarios: Paisajismo y Cerco de Seguridad del Aeropuerto, entre otras.
15. Desarme y/o demolición, reubicación o reinstalación de obras preexistentes para dar cabida a las nuevas obras del proyecto.
16. Otras obras definidas en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP.

2.1. CONTENIDOS DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA (RSO)

El presente Reglamento se ha desarrollado según lo establecido en el artículo 2.9.3 de las Bases de Licitación (en adelante “BALI”) que rigen la concesión para la ejecución, reparación, conservación y

explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica". En él se abordan, entre otros, los siguientes contenidos:

- Información sobre la obra entregada en concesión.
- Información sobre la Sociedad Concesionaria.
- Derechos y obligaciones de los usuarios.
- Derechos y obligaciones del Concesionario.
- Manual de Operación.
- Procedimientos Operativos de la Concesión.

Según lo señalado en el artículo 57 del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, el uso de la obra y los servicios que prestará el Concesionario se regirán por un reglamento interno, el que, en todo caso, deberá incluir todas las normas derivadas de las BALI y Oferta Técnica. Este reglamento, aprobado por el MOP, rige el uso de la obra y los servicios básicos y complementarios que entrega el Concesionario en la etapa de Explotación.

Aquí se establecen y precisan los derechos y obligaciones de los usuarios, los derechos y obligaciones del Concesionario, la operación de la Concesión y las actuaciones del MOP y su relación con el Concesionario, de conformidad a los términos del contrato de concesión.

El Concesionario está obligado a publicar un extracto de éste en un diario de circulación nacional, en un diario de circulación regional y en el Sitio Web señalado en el artículo 1.10.9.2 letra g) número 3 de las Bases de Licitación.

2.2. POLÍTICA GENERAL DE LA OPERACIÓN

Todas las actividades concernientes a la operación del Aeropuerto serán realizadas de acuerdo a una planificación que cumpla con las obligaciones del Contrato de Concesión, en estrecha coordinación con la Inspección Fiscal y la Dirección General de Aeronáutica Civil, dando estricto cumplimiento a las normas de prevención de riesgos, ambientales y laborales, con el objetivo de satisfacer las expectativas de los usuarios a través del mejoramiento continuo de los diferentes servicios que se entregan.

2.3. OBJETIVOS DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA (RSO)

Objetivos Generales:

- Definir los derechos y obligaciones de los distintos usuarios del Contrato de Concesión.

- Describir el alcance de cada uno de los servicios que forman parte de la Etapa de Explotación.
- Fijar un marco general que debe cumplir el Concesionario en la prestación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos que establezcan las BALI, definiendo los estándares de operación, calidad y gestión, además de los procedimientos asociados a la provisión de tales servicios.
- Definir los mecanismos y procedimientos mediante los cuales el Concesionario dispondrá al MOP de la información necesaria para evaluar el cumplimiento de los estándares de servicio, los cuales serán validados por el Inspector Fiscal.

Objetivos Específicos:

- Asegurar la correcta y oportuna ejecución de los servicios comprometidos y sus indicadores de gestión, según lo establece el Contrato de Concesión.
- Definir una estrategia de largo plazo, orientada a la construcción de una alianza permanente con la Dirección General de Aeronáutica Civil, buscando constituirse en un colaborador que contribuya al mejoramiento de la calidad de servicios que se presta en el "Aeropuerto Chacalluta de Arica". Para ello se deberá:
  - Implementar los indicadores de gestión con el objeto de validar sus resultados con la Inspección Fiscal y los mandantes.
  - Promover una fluida relación de trabajo y un ambiente de colaboración entre el personal de la Sociedad Concesionaria y los mandantes.
  - Tener una adecuada capacidad de resolución de problemas, que brinde satisfacción a las normales expectativas de servicio en el "Aeropuerto Chacalluta de Arica".
- Satisfacción de los usuarios, señalando las medidas que se adoptarán para asegurar un adecuado nivel de satisfacción hacia los servicios entregados.

2.4. ALCANCE Y VIGENCIA

El alcance de aplicación de este RSO será el Área de Concesión del "Aeropuerto Chacalluta de Arica", definida en el artículo 2.4 de las BALI, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras (PSP2), según se indica en el punto 1.10.4 de las BALI.

El Reglamento de Servicio de la Obra deberá ser cumplido por el usuario, por el Concesionario y, en general, por todos aquellos que utilicen la obra y sus servicios o participen de su explotación.

Se incluyen además las tareas derivadas de las Resoluciones de Calificación Ambiental (RCA) asociadas al Contrato de Concesión y del Plan de Manejo para la Gestión Ambiental y Territorial que forma parte del presente Reglamento.

2.5. REVISIÓN DEL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA Y MANUAL DE OPERACIONES

Se podrán introducir modificaciones al presente Reglamento, para adaptarlo a realidades y tecnologías futuras no previstas en la actualidad, especialmente en temas que digan relación con las formas de operar, evolución o modificación. Dichos cambios deberán consignarse e incluirse en el Reglamento de Servicio de la Obra.

Según lo establecido en el artículo 2.9.3 de las BALI, el Inspector Fiscal podrá, en cualquier momento durante la vigencia del Contrato de Concesión, imponer modificaciones al Manual de Operación de manera de recuperar, si es el caso, el Nivel de Servicio exigido en las Bases de Licitación y demás documentos que conforman el Contrato de Concesión, aludiendo a los siguientes criterios:

- Cambios en los Mecanismos de Asignación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos que se encuentren aprobados por el DGC.
- Resultados de las encuestas periódicas de opinión pública en el Aeropuerto señaladas en 1.10.10 punto C.14 y en 1.10.16, ambos artículos de las Bases de Licitación.
- Consultas, reclamos y sugerencias de usuarios a través del Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias señalado en el artículo 1.9.18 de las Bases de Licitación.
- Umbrales existentes en otros aeropuertos y aeródromos chilenos sujetos al Sistema de Concesiones.
- Modificaciones de normativas vigentes.
- Informes de Gestión y Operación del Aeropuerto de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.8.2 Nº6 de las Bases de Licitación.
- Adaptación a realidades y tecnologías futuras no previstas en la actualidad, especialmente en temas que digan relación con las formas de operar, evolución o modificación.
- Resultados de auditorías al Sistema de Gestión de la Calidad y Medio Ambiental de la Sociedad Concesionaria.

2.6. PROCEDIMIENTO DE CAMBIO AL REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA

- El Inspector Fiscal deberá notificar a la Sociedad Concesionaria la necesidad de revisar el Reglamento. Allí detallará cada uno de los alcances que requiera modificar.
- La Sociedad Concesionaria entregará al Inspector Fiscal, dentro de los próximos 15 días hábiles de recibida la notificación previamente señalada, una minuta con la propuesta de solución a cada uno de los alcances antes indicados. Además, solicitará al Inspector Fiscal la instancia de reunirse a revisar de forma conjunta cada cambio requerido.
- Una vez llevada a cabo la reunión de consenso, la Sociedad Concesionaria levantará un acta con los acuerdos tomados, la cual deberá ser firmada por ambas partes. En forma paralela la Sociedad Concesionaria generará una nueva revisión del RSO, incluyendo tanto los cambios consensuados como el registro de las enmiendas realizadas.
- Tanto el acta de acuerdos, debidamente firmada por las partes, como la nueva revisión del RSO, serán remitidos por el Concesionario al Inspector Fiscal, en un plazo de 15 días hábiles desde la celebración de la reunión de consenso.
- En un plazo de 15 días hábiles, contados desde la recepción tanto del acta de acuerdos como de la nueva revisión del RSO, el Inspector Fiscal deberá validar que dicha nueva revisión cumpla con los acuerdos sostenidos, dándola por aprobada.
- Una vez aprobada la nueva revisión del RSO, la Sociedad Concesionaria procederá a reemplazar las revisiones caducadas.

2.7. DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

Formarán parte integrante del presente Reglamento los siguientes documentos complementarios:

- Plan de Prevención de Riesgos durante la Etapa de Explotación de la Obra, según lo establecido en el artículo 2.10.2 de las BALI.
- Plan de Control de Accidentes o Contingencias durante la Etapa de Explotación de la Obra, según lo establecido en el artículo 2.11.2 de las BALI.
- Programa de Gestión Sustentable durante la Etapa de Explotación de la Obras, según lo establecido en el artículo 1.8.11.3 de las BALI.
- Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo durante la Etapa de Explotación de la Obras, según lo establecido en el artículo 2.14 de las BALI.

- Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios, según lo establecido en el artículo 1.9.18 de las BALI.
- RCA N°023/2018 que califica ambientalmente el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", y todas las medidas de mitigación en ella establecidas.

2.8. INFORMACIÓN Y DATOS ESTADÍSTICOS

2.8.1. Sistema de Registro de Información

Con el objetivo de contar con información en tiempo real de la totalidad de los sistemas y procesos asociados al funcionamiento del Aeropuerto, así como también de verificar las condiciones de prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos contemplados en las BALI, la Sociedad Concesionaria ha puesto a disposición de la Inspección Fiscal del MOP, según los plazos indicados en las BALI, un Sistema Informático para la Constatación de los Niveles de Servicios (SIC-NS) de conformidad con lo establecido en el Art. 1.10.18 y en Anexo N°4 de las BALI.

Dicho sistema provee de todas las funcionalidades requeridas para asistir los procesos de negocio correspondientes a la prestación y explotación de los servicios de la concesión, de manera que la información registrada y procesada por el SIC-NS permita tanto al Concesionario como a la Inspección Fiscal adquirir certeza respecto de los eventos que determinan el cálculo de los indicadores de Niveles de Servicio que se establezcan en el presente Reglamento de Servicio de la Obra.

Descripción del Sistema de Registro de Información (Sistema informático para la constatación de los niveles de servicio o SIC-NS)

SCAA propone la utilización de un sistema, el cual está concebido para cumplir con su objetivo principal: ser un sistema informático para la constatación de niveles de servicios para el "Aeropuerto Chacalluta de Arica", de acuerdo con lo estipulado en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión y sus Anexos.

El sistema consta de las siguientes funcionalidades:

- **Tablero de control**. Vista navegable que permite visualizar el cumplimiento de los niveles de servicios con una mirada táctica y facilitando al usuario la búsqueda de situaciones críticas o de incumplimientos.
- **Mantenedores**. Vistas de configuraciones, donde de forma amigable y dinámica, se generan las asociaciones requeridas para registrar y visualizar los datos usados para llevar el control del cumplimiento de los niveles de servicio. Las asociaciones indicadas corresponden para definir la

conexión entre los componentes a monitorear y los datos recibidos y los niveles de servicio a ser monitoreados y registrados.

- **Planificación**. Vista cuya finalidad es la de identificar los umbrales de cumplimiento para un servicio determinado.
- **Otros Ingresos**. Vista estandarizada para registrar ingresos de información de aquellas mediciones que no tengan la posibilidad de automatizarse.
- **Log**. Vista donde se puede observar en detalle la totalidad de los datos que han ingresado al sistema (Plan y Real), la fuente de donde ingresó, el usuario, elemento, componente y la fecha y hora.
- **DataMart**. Herramienta analítica avanzada a través de la cual se puede acceder al 100% de los datos de una forma amigable al usuario, permitiéndole acceder a todas las vistas de información que se construyan inicialmente, pero más aún, le deja al usuario final (MOP incluido) a poder generar la reportería y visibilidad de datos que necesite y que no esté previamente construida. Como herramienta de DataMart será incluido, como parte del proyecto, la herramienta de Microsoft PowerBI, que ha tenido gran nivel de adopción y aceptación a nivel mundial en los últimos años.
- **Alta Disponibilidad**. Tanto el software como el hardware están diseñados y habilitados para ofrecer alta disponibilidad ante incidentes de indisponibilidad de algún componente; por ejemplo:
  - Servidores virtuales montados sobre servidores físicos en modalidad activo/pasivo. Si falla un servidor virtual, el otro toma su lugar.
  - Si un servidor físico falla (sobre el que existen N servidores virtuales), el otro toma su lugar.
  - Storage en RAID10; lo cual permite que puedan fallar hasta el 50% de todos los discos que lo constituyan y aun así seguiría funcionando.
  - Para cada uno de los siguientes elementos mencionados en cada servidor vienen al menos 2, por lo cual, si falla uno de ellos, el servidor seguirá funcionando:
    - ✓ Fuentes de poder.
    - ✓ Tarjetas de red redundantes en cada servidor físico.
    - ✓ Sockets con los procesadores (que traen N core).
    - ✓ Chips de RAM.
- **Monitoreo de Disponibilidad del Sistema**. Dada la criticidad de tener este sistema funcionando, la solución contempla tener 2 monitores del *uptime* del servicio. Uno de tipo interno y otro de tipo

externo. Ambos datos serán llevados al mismo sistema para chequear desde allí el *uptime* real obtenido.

- **Monitor interno**. Este monitoreo se hará con la herramienta SOLARWINDS o similar. Ante indisponibilidad no sólo deja registro de aquello, sino que también genera las respectivas alarmas. Se propone contar adicionalmente con un monitor externo para caso de incidencia mayor donde ningún servidor interno estuviese disponible.
- **Monitor externo**. Este monitoreo se hará con el servicio *Uptime Robot*. Ante indisponibilidad no sólo deja registro de aquello, sino que también genera las respectivas alarmas. Se propone contar adicionalmente con un monitor interno para casos en que el problema fuese la conectividad con Internet del Aeropuerto.

  El Sistema propuesto adicionalmente, y en coordinación con las herramientas antes mencionadas, registrará en forma centralizada los tiempos de respuesta efectivamente logrados y contará en el Módulo de Reporte con un "Reporte de Tiempos de Interacción". Estos reportes se presentarán cada 3 (tres) meses o para un periodo definido por el usuario, entregando, al menos, la siguiente información asociada a cada operación:

  - ✓ El tiempo máximo acordado para la operación.
  - ✓ El tiempo real requerido por la operación.
  - ✓ El tiempo promedio requerido para operaciones del mismo tipo.
  - ✓ El porcentaje de operaciones de cada tipo que superaron el tiempo máximo acordado.

- **Integración.** La solución escogida para realizar las integraciones no tiene restricción técnica alguna respecto a los sistemas con los cuales se debe integrar, al contrario, ha sido seleccionada y probada para ser capaz de conectarse con cualquier otro sistema que lo permitan (partiendo por los más evidentes como BIM, SAC-IC, AODB, etc.). La solución posee grandes características de integración que genera 2 grandes canales de comunicación con cualquier tipo de sistema adicional.
- **Integración vía transferencias de datos**. En este ámbito quedan reflejadas todas las integraciones tradicionales de formatos tales como XML, XLS, EDI, TXT, etc. por los canales de comunicación tradicionales (Carpetas, FTP, *Web Service*, etc.).
- **Integración vía invocación de APIs**. La misma herramienta de middleware con la que se logra la "integración vía transferencia de datos", permite tener disponible APIs de conexión con terceros

sistemas vía un canal más inmediato, pero en general, para uso en la interacción con sistemas internos.

2.8.2. **Información y Formularios**

Con el objetivo de mantener registro del cumplimiento de la obligación del Concesionario de entregar información al Inspector Fiscal, de conformidad con lo establecido en el Art. 1.8.2 de las BALI, SCAA semanalmente le enviará al Inspector Fiscal una planilla digital con el control de la correspondencia generada por las partes.

SCAA proporcionará la información en conformidad a lo establecido en el artículo 1.8.2 de las BALI, a través de los formularios y documentos que desarrolle SCAA. Esta información incluye Libro de Construcción, Libro de Explotación, estados financieros, informes de gestión anual, informes semestrales, trimestrales y mensuales, entre otra información que se genere durante las etapas de Explotación y de Construcción de la obra.

Tanto el Libro de Explotación como el Libro de Construcción fueron abiertos una vez constituida la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., según consta en la carta RAM-ARI N°26, de fecha 26 de abril de 2019.

Asimismo, según lo establecido en el artículo 1.9.20 de las Bases de Licitación y para un adecuado seguimiento por parte del Inspector Fiscal, durante el diseño, desarrollo y operación de los Usos del BIM, la Sociedad Concesionaria deberá elaborar un informe mensual denominado “Estado del Arte de los Usos del BIM” que contenga los diseños, avances, desarrollos y actualizaciones de dichos usos. Este informe deberá ser entregado por el Concesionario dentro los primeros 5 (cinco) días del mes siguiente al período informado y debe ser presentado en papel y formato digital, a través de medios y softwares compatibles con los utilizados por el Inspector Fiscal, mediante anotación en el Libro correspondiente. El primer informe se presentará al mes siguiente de la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1.

Una vez presentado el informe mensual “Estado del Arte de los Usos del BIM”, el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 (diez) días para su revisión. En caso de existir observaciones, el Concesionario dispondrá de un plazo de 5 (cinco) días para dar respuesta satisfactoria a la totalidad de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal y en caso de ser requerido por éste, entregar una nueva versión corregida. A su vez, el Inspector Fiscal se pronunciará sobre esta entrega en un plazo máximo de 10 (diez) días. El procedimiento anterior se repetirá todas las veces que sea necesario hasta que el Inspector Fiscal apruebe el informe a su entera conformidad.

3. DEL ÁREA CONCESIONADA E INVENTARIO

El área de concesión es el área definida en el artículo 2.4 de las BALI, e individualizada en el Plano "Área de Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica".

Para efectos de las obligaciones establecidas en el artículo 2.4 de las BALI se excluyen explícitamente del Área de Concesión las siguientes áreas y/o instalaciones (no será de responsabilidad del concesionario su conservación):

- Sistema CCTV y dependencias AVSEC, ambas de la DGAC.
- Áreas correspondientes a oficinas administrativas y áreas de servicios higiénicos de los servicios públicos y/o gubernamentales.

3.1. PLANO DEL ÁREA DE CONCESIÓN

Como Anexo N°1 al presente Reglamento se incorpora una copia del plano "Área de Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica", en conformidad con lo establecido en el artículo 2.4 de las BALI. Este plano deberá ser actualizado en caso de modificarse contractualmente.

3.2. DE LA OBRA ENTREGADA EN CONCESIÓN

Como Anexo N°2 al presente documento se adjunta una copia del "Procedimiento de Registro de Bienes Afectos a la Concesión", el cual establece la metodología que utilizará la Sociedad Concesionaria para controlar el registro de los Bienes Afectos a la Concesión, las variaciones que del mismo se produzcan y la modalidad a utilizar al momento de informar lo anterior a la Inspección Fiscal.

Asimismo, como Anexo N°28 y a modo referencial, se adjunta el Inventario de Bienes Afectos a la Concesión año 2023, en su revisión N°1, elaborada durante enero de 2025.

4. INFORMACIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

4.1. DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

- Razón Social : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
- R.U.T. : 77.011.942-1
- Giro : Construcción y explotación de Obra Pública "Aeropuerto Chacalluta de Arica".
- Dirección : Av. Isidora Goyenechea 2800, Edificio Titanium, Oficina 2401, Las Condes, Santiago.
- Rep. Legal : Luis Alberto Guzmán Vergara, Gerente General.
- Teléfono : +56 58 2213416
- Sitio web: : www.aeropuertoarica.cl

4.2. ASPECTOS GENERALES DE LA ORGANIZACIÓN

4.2.1. Administración del Concesionario

A continuación, se describe el equipo directivo de Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. (SCAA), el cual será el encargado de establecer y velar por el cumplimiento de las directrices organizacionales:

- **Junta de Accionistas:** órgano de administración y fiscalización dentro de la sociedad anónima, donde se toman las decisiones claves para el funcionamiento de SCAA.
- **Directorio:** es el que rige el funcionamiento de SCAA, estableciendo y verificando el cumplimiento tanto de las políticas como de las metas previamente definidas para la empresa.
- **Gerente General**. Entre sus principales funciones destacan:
  - ✓ Proponer al Directorio y dirigir la aplicación de planes, presupuestos, organización, estrategias y objetivos empresariales.
  - ✓ Relacionarse con el MOP a través del Inspector Fiscal.
  - ✓ Evaluar el logro de objetivos y el desempeño de las Gerencias a su cargo.
  - ✓ Dirigir las acciones de mejora y rediseño de procesos de negocio, la calidad del servicio y de la productividad empresarial.
  - ✓ Supervisar la administración de los recursos humanos, financieros, materiales y de servicios concernientes a la gestión institucional.

- ✓ Dirigir y coordinar las relaciones de cooperación interinstitucionales.
- ✓ Dirigir la implementación de las disposiciones del Directorio.
- ✓ Disponer la implementación de las medidas correctivas resultantes de las Auditorías realizadas.
- ✓ Delegar las atribuciones necesarias para la mejor marcha de la empresa.
- ✓ Participar en el Comité de Gestión del Aeropuerto.
- ✓ Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Asimismo, para la ejecución de todas y cada una de las obligaciones que impone el Contrato de Concesión, la Concesionaria cuenta con personal necesario y suficiente para prestar los servicios descritos en las BALI. SCAA administra el área de la concesión bajo su responsabilidad, estableciendo la dotación de personal profesional y técnico necesario para ejecutar el servicio básico de la obra y así mantener un alto nivel de servicio, eficiente y oportuno, en todas las instalaciones y equipos.

La estructura de administración podría cambiar en la medida que así se requiera y de acuerdo con lo establecido en las BALI, no obstante, la estructura actual es la que se ilustra en el ítem 4.2.3 del presente Reglamento.

4.2.2. **Funciones y Requisitos**

La organización y operación del área concesionada se ha centralizado en una Gerencia de Operaciones, la cual reportará al Gerente General (ver ítem 4.2.3 de las BALI).

Las funciones generales del personal de la Sociedad Concesionaria se describen a continuación:

Gerente de Operaciones:

- Ser el responsable de organizar, planificar, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar, regular y controlar la operación y mantenimiento de todas y cada una de las dependencias inmersas en el área de concesión.
- Relacionarse con el MOP a través del Inspector Fiscal.
- Implementar las disposiciones del Directorio y la Gerencia General.
- Participar en el Comité de Gestión y en los distintos comités operacionales de coordinación aeroportuaria (FAL, Seguridad, Etc.).
- Delegar las atribuciones necesarias para la mejor marcha de la empresa.

- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Jefe de Administración:

- Coordinar y controlar la administración de los recursos humanos, materiales y financieros que conforman las distintas áreas de operación de la empresa.
- Difundir las normas y procedimientos para el mejor desempeño y actuación de las unidades administrativas.
- Preparar los estados financieros y entregar soporte a todas las unidades, supervisando el cumplimiento de la normativa contable de la empresa.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.
- Delegar las atribuciones necesarias para la mejor marcha de la empresa.

Jefe de Operaciones y Mantención:

- Apoyar a los requerimientos de los organismos públicos y externos, además de la coordinación de las disposiciones de la autoridad aeronáutica.
- Ingresar y gestionar información de reportes de operaciones.
- Elaborar órdenes de trabajo.
- Gestionar la compra de insumos y repuestos.
- Ingresar/supervisar toda la información relacionada con la operación de los distintos sistemas.
- Realizar informes mensuales y semanales respecto a gestión administrativa y operacional del Aeropuerto.
- Efectuar las coordinaciones que sean necesarias con los subconcesionarios.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Responsable de Alimentación y Bebidas:

- Ingresar y gestionar información de reportes de las operaciones de sus servicios a cargo.
- Elaborar órdenes de trabajo.
- Gestionar la compra de insumos.
- Relacionarse con proveedores y clientes.

- Ingresar toda la información relacionada con la operación a los distintos sistemas asociados al servicio.
- Efectuar las coordinaciones que sean necesarias con los clientes del servicio.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Supervisor de Operaciones:

- Asignar los puentes y puertas de embarque/desembarque.
- Asignar las cintas transportadoras de equipaje.
- Realizar coordinaciones operativas con las empresas aéreas.
- Realizar coordinaciones con los subconcesionarios.
- Coordinar la adecuada prestación del servicio de transporte de personas con movilidad reducida.
- Atender las necesidades de los usuarios en general.
- Verificar que el personal de aseo cumpla con sus labores previamente asignadas, a fin de mantener el orden y limpieza de las diferentes áreas del Terminal de Pasajeros.
- Asignar y supervisar las tareas desarrolladas por el personal de mantención.
- Coordinar y verificar las tareas desarrolladas por el personal de seguridad privada.
- Coordinar la recolección de los carros portaequipaje, controlando el estado y ordenamiento de éstos, a fin de poder satisfacer la demanda en todo momento.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Los Supervisores de Operaciones están organizados en un sistema de turnos rotativos, cubren todo el horario en el que existan operaciones en el Aeropuerto, verificando el cumplimiento de los estándares exigidos para cada uno de los servicios y constatando la condición de la infraestructura y equipos, además de supervisar y controlar las actividades de mantención preventiva y correctiva.

Asistente(s) de Administración:

- Apoyar en la administración de los recursos humanos, materiales y financieros que conforman las distintas áreas de operación de la empresa.
- Asistir en el cumplimiento de las normas y procedimientos para el mejor desempeño y actuación de las unidades administrativas.
- Colaborar en la preparación de los estados financieros y entregar soporte a todas las unidades.

- Asistir al Jefe de Administración en las labores que le solicite.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Encargada(o) de Prevención de Riesgos:

- Realizar e implementar procedimientos de seguridad.
- Confeccionar y mantener actualizada la matriz de riesgos de la empresa.
- Aplicar y mantener actualizado el sistema de gestión de seguridad y salud de SCAA, junto con supervisar su cumplimiento.
- Supervisar el uso de EPP.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Asistente de Gerencia:

- Apoyar a los Gerentes en las labores administrativas que requieran.
- Llevar el registro de la documentación de la Sociedad.
- Colaborar en el cumplimiento de las normas y procedimientos para el mejor desempeño y actuación de las unidades administrativas.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Personal de Mantenimiento:

- Realizar reparaciones de gasfitería, obras menores (pisos, cerámicas, tabiquería, etc.), electricidad, etc.
- Prestar apoyo al Supervisor de Operaciones.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Personal de Atención al Público:

- Atender y entregar información al usuario.
- Realizar el cobro del servicio de estacionamiento público.
- Mantener actualizado el FIDS (incluida la página web).
- Confeccionar y derivar la bitácora de operaciones de vuelos del día siguiente.
- Atender al usuario ante consultas, reclamos y/o sugerencias.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Personal de Atención de los Servicios de Alimentación y Bebidas:

- Atender al usuario.
- Realizar el cobro del servicio de alimentación y bebidas.
- Realizar su cuadratura de recaudación de dinero y reportarlo a la Gerencia de Operaciones.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

Personal de Aseo:

- Limpieza de pisos, ventanas (vidrios y marcos), servicios higiénicos (grifería, espejos, divisiones de paredes, W.C., entre otros), oficinas (escritorios, pisos, muebles, entre otros), entre otras zonas, conforme el Programa de Aseo Periódico vigente.
- Prestar apoyo al Supervisor de Operaciones.
- Desarrollar las demás funciones inherentes al área de su competencia.

4.2.3. Organigrama

Como Anexo N°3 del presente Reglamento se presenta el organigrama de SCAA.

4.2.4. Empresas que participan en la Sociedad Concesionaria

N°	Razón Social	Porcentaje de Participación
1	Sacyr Concesiones Chile SpA	57,5 %
2	Agencias Universales S.A.	42,5 %
	TOTAL	**100,0 %**

4.2.5. Empresas Subcontratadas

Se espera contar con personal subcontratado, o bien, tener prestaciones de servicio por parte de terceros, en las siguientes áreas:

- Seguridad física del Aeropuerto.
- Mantenimiento rutinario de equipamiento electromecánico (Ej.: mantención de equipos elevadores).
- Unidad BIM.
- Servicio de Comparación del Aeropuerto Chacalluta con la Industria Aeroportuaria.
- Mantención de Áreas Verdes.
- Consultoría por el Sistema de Administración de Pavimentos del Aeropuerto.

- Conservación de pavimentos del área concesionada.
- Mantenimiento a los sistemas de detección y extinción de incendios.
- Entre otros, según las necesidades emanadas del Contrato de Concesión del Aeropuerto.

5. DEL MARCO JURÍDICO

- El Artículo 87° del DFL MOP N°850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N°206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP Nº 900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP Nº164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- Reglamento de la Ley de Concesiones, aprobado por D.S. MOP Nº956 de 1997 y sus modificaciones.
- Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, contenida en el D.S. MOP Nº 294 de 1984, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº15.840 y sus normas reglamentarias.
- Ley Nº16.752 de 1968, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y sus modificaciones y normas complementarias.
- Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica". Diciembre 2018. (Incluye CA N°1 y CA N°2).
- Documento Nº 8, artículo 1.4.2 de las BALI, denominado "Aspectos Mínimos a Considerar en la Elaboración del Reglamento de Servicio de la Obra y Manual de Operaciones para la Concesión".
- Decreto Supremo N° 11, de fecha 4 de febrero de 2019, publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de marzo de 2019.
- Reglamento de Operación de Aeronaves de la DGAC (DAR 06, EDICIÓN N°1 D.S. 52, de fecha 15 de Abril de 2002, Diario Oficial N° 37.313 20.07.02; última Enmienda N° 1, D.S. 26 de fecha 28 de Marzo de 2007, Diario Oficial Nº 38.85130.08.07).
- Reglamento de Aeródromos de la DGAC (DAR 14, Segunda Edición, 15 de Marzo de 2005).
- Reglamento de Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (DAR 17, Cuarta Edición, 26 de septiembre del 2008) de la DGAC.
- Programa de Seguridad Aeroportuaria, "Aeropuerto Chacalluta de Arica".

- Plan de Emergencias, "Aeropuerto Chacalluta de Arica".
- D.S. N°54 "Aprueba Reglamento para la constitución y funcionamiento de los Comités Paritarios de Higiene y Seguridad".
- Artículo N°66 *bis* de la Ley N°16.744 "Establece Normas sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales".
- Todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha de la firma del Contrato, que se relacionan con él y con todos aquéllos que se dicten durante su vigencia.

6. DEL SERVICIO AL USUARIO

6.1. DERECHOS DEL USUARIO

Derecho a recibir los Servicios Obligatorios

El usuario tiene derecho a recibir de parte del Concesionario los servicios obligatorios estipulados en el Contrato de Concesión y descritos en el Manual de Operación que forma parte del presente Reglamento. Los anteriores se encuentran clasificados en las siguientes categorías:

- Servicios Aeronáuticos.
- Servicios No Aeronáuticos No Comerciales.
- Servicios No Aeronáuticos Comerciales.

Derecho a recibir los Servicios Facultativos

El usuario tiene derecho a recibir los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Facultativos que ofrece el Concesionario y que está autorizado a prestar, de acuerdo al Contrato de Concesión, pagando el precio respectivo. Estos servicios se describen en el Manual de Operación que forma parte del presente Reglamento.

Derecho a Seguridad

El usuario, de conformidad con el Contrato de Concesión, tiene derecho a que el Concesionario vele por su seguridad durante toda su permanencia en el área de concesión.

La seguridad en el área concesionada es responsabilidad tanto de Carabineros de Chile en las áreas de acceso público, como también de la DGAC en aquellas zonas de acceso restringido. El servicio de vigilancia contratado por la Sociedad Concesionaria es un agente de apoyo a la gestión de Carabineros de

Chile en las labores de seguridad dentro del área de acceso público, debiendo actuar coordinadamente para la prevención de delitos.

Derecho a Calidad de Servicio

El usuario tiene derecho a recibir del Concesionario los servicios que éste presta, con el nivel de calidad previsto en el Contrato de Concesión, pudiendo reclamar ante el Concesionario y/o ante el MOP, si así no sucediera, sea por medio de la Inspección Fiscal o directamente, conforme a los procedimientos descritos en el presente Reglamento.

Derecho a Información

El usuario tiene derecho a recibir información general sobre los servicios que el Concesionario otorga, de manera de utilizarlos integralmente. El procedimiento a seguir se detalla en el presente Reglamento.

De igual forma, tiene derecho a:

- Recibir de parte del Concesionario información anticipada sobre cualquier circunstancia que altere la prestación de alguno de los servicios.
- Conocer con la debida antelación el régimen de tasas y tarifas vigentes.
- Conocer y acceder en forma gratuita a un extracto del RSO en las oficinas de atención de la Sociedad Concesionaria o en cualquier oficina que se destine a la atención de público. Además una versión completa del RSO deberá estar disponible para ser consultado por los usuarios de la Obra, según se estipula en el punto N°5 del artículo Nº 57 del Reglamento de Concesiones.

Derecho a Trato Digno

El usuario tiene derecho a ser tratado por el Concesionario de manera igualitaria, con cortesía, corrección y diligencia, en todas sus dependencias e instalaciones.

Derecho a Reclamo

El usuario tiene derecho a interponer ante el Concesionario las quejas, reclamos y/o denuncias, con motivo de situaciones que lo afecten en su calidad de tal.

Derecho a Sugerencias y/o Felicitaciones

El usuario tiene derecho a formular las sugerencias y/o felicitaciones que estime pertinentes y que tiendan a mejorar la prestación del servicio que brinda el Concesionario.

Derecho a Respuesta

El usuario tiene derecho a obtener respuesta adecuada de parte del Concesionario, a sus consultas, preguntas o requerimientos, en virtud de lo establecido en el presente Reglamento.

6.2. OBLIGACIONES DEL USUARIO

Obligación del Pago de Tasas y Tarifas

El usuario tiene la obligación de pagar la tarifa que el Concesionario o las Subconcesiones del Aeropuerto tienen derecho a cobrar, las cuales le dan la potestad al uso de los servicios obligatorios y facultativos.

Obligación de Respeto a la Normativa Vigente

Los usuarios deben utilizar la obra entregada en concesión y los servicios que presta el Concesionario, respetando la legislación general vigente, la normativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la normativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en general cualquier Ley, decreto y/o reglamento vigente de la República de Chile.

Obligación de Obedecer Instrucciones

El usuario, durante el uso de la obra concesionada, tiene la obligación de obedecer las instrucciones impartidas por Carabineros de Chile, SAG, ADUANA, DGAC y Policía de Investigaciones, en los ámbitos de su competencia, y en su ausencia, por el personal del Concesionario.

Esta obligación comprende también el acatamiento de las instrucciones respecto del uso general de la obra, sus instalaciones y servicios que brinda, tales como: avisos, advertencias, señales, instructivos, etcétera.

Obligación de Debido Cuidado

El usuario tiene la obligación de actuar con debido cuidado y previsión, evitando causar daños a las personas y/o a la obra e instalaciones de la obra pública Fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica".

Obligación de Pago de Daños al Concesionario

El usuario deberá pagar al Concesionario los daños que ocasione a la obra y sus instalaciones, con motivo de sus actuaciones en el uso de la obra y sus servicios, sin perjuicio de las actuaciones de los Tribunales de Justicia.

Obligación de Pagar los Daños Ocasionados a Terceros

El usuario deberá pagar los daños que cause a terceros, durante el uso de la obra, de sus instalaciones, o servicios.

6.3. CENTRO DE ATENCIÓN AL USUARIO

El Concesionario deberá proveer y operar un área de informaciones al público, en general en un lugar visible dentro del Terminal de Pasajeros, debidamente señalizado y adecuadamente atendido, proporcionando información no pagada de utilidad para los diferentes usuarios del Terminal que así lo requieran.

Este centro de atención deberá atender al público durante el horario de operación comercial del Aeropuerto. Para ello se dispondrá de un módulo de atención, de a lo menos un computador acorde a los requerimientos tecnológicos vigentes y de personal calificado para la prestación de este servicio.

El Mesón de Informaciones se encontrará ubicado en el *hall* del primer nivel del Terminal de Pasajeros. Los números telefónicos de contacto son +56 58 221 34 16 y (+56 9) 4478 1009, mientras que su casilla de correo electrónico es informaciones@aeropuertoarica.cl.

6.4. PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR INFORMACIÓN Y EFECTUAR RECLAMOS Y SUGERENCIAS

El usuario podrá generar sus consultas, reclamos y/o sugerencias a través de cualquiera de los siguientes canales:

a. En el mesón de atención del público, por medio del Formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias dispuesto por la Sociedad Concesionaria.

b. Vía telefónica (*call center*), a través del personal del Centro de Atención del Usuario de la Sociedad Concesionaria (número +56 58 221 34 16).

c. Mediante carta certificada dirigida al Centro de Atención del Usuario, al domicilio de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., debidamente firmada por el usuario remitente.

d. Mediante correo electrónico dirigido al Centro de Atención del Usuario (e-mail: informaciones@aeropuertoarica.cl).

e. A través del sitio *web* administrado por la Sociedad Concesionaria (sitio Web: www.aeropuertoarica.cl).

En complemento a lo anterior se adjunta como Anexo N°18 al presente Reglamento el "Procedimiento de Gestión de Consultas, Reclamos y Sugerencias" vigente.

6.5. APLICACIÓN DE ENCUESTAS

SCAA realizará periódicamente, según lo estipulado en el artículo 1.10.10 letra C.14 de las BALI, encuestas dirigidas a los usuarios del Aeropuerto, con el objeto de evaluar o medir el nivel de servicios que en él se prestan (ver ítem 6.6). La Consultora medirá y registrará los tiempos de permanencia de los usuarios en el Aeropuerto, separando los tiempos de espera en fila (tiempo de traslado entre el fin de la fila y el punto de control) y el tiempo de proceso de control (tiempo que demora un pasajero en ser procesado en un punto de control).

6.6. MEDICIÓN DEL SERVICIO AL USUARIO

En el marco de lo dispuesto en el artículo 1.10.16 de las Bases de Licitación, se dispondrá de una herramienta para medir el grado de satisfacción de los usuarios de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, Comerciales y No Comerciales, en el Aeropuerto.

La herramienta deberá ser de uso común por la industria aeroportuaria a nivel global y deberá proveer resultados comparables entre distintos aeropuertos, que atiendan una demanda o tráfico de pasajeros similar. Asimismo, deberá ser reconocida por organismos reguladores como una herramienta válida para evaluar la calidad del servicio en aeropuertos otorgados en concesión.

Se deberán definir indicadores clave para medir el desempeño tanto de los servicios prestados y explotados por el Concesionario como de aquellos subcontratados a terceros.

Se deberá medir el grado de satisfacción percibida por los usuarios durante su estadía en el aeropuerto a través de la realización de encuestas periódicas que permitan evaluar los aspectos clave asociados a la prestación y explotación de los servicios. Se deberá aplicar encuestas a los pasajeros de vuelos internacionales y domésticos que se encuentren en las salas de espera antes del embarque. Dichas encuestas deberán ser aplicadas mediante entrevistas personales realizadas por encuestadores capacitados y en base a cuestionarios en papel u otro mecanismo. Las encuestas deberán estar disponibles, al menos, en idioma inglés y español. La periodicidad de las encuestas deberá ser, al menos, anual.

El cuestionario considerará puntuaciones de tal forma que permitan al usuario valorar cuantitativamente cada aspecto del servicio evaluado, de acuerdo a una escala numérica que será indicada al usuario previo al momento de responder la encuesta.

Las encuestas deberán estar orientadas a evaluar aspectos claves de la prestación de los servicios en el Aeropuerto, tales como:

- Accesos al Aeropuerto (disponibilidad de medios de trasporte desde y hacia el aeropuerto).
- Estacionamientos públicos (disponibilidad, relación precio-calidad, entre otros).
- Personal encargado del proceso de chequeo (cortesía, rapidez en la atención, entre otros).
- Personal encargado de la Seguridad (cortesía, rapidez en la atención, entre otros).
- Restaurantes, cafeterías, bares, locales comerciales, salones VIP-CIP (cortesía, rapidez en la atención, entre otros).
- Bancos, cajeros automáticos, oficinas de cambio (cortesía, rapidez en la atención, entre otros).
- Servicios higiénicos (disponibilidad, limpieza, entre otros).
- Conexión inalámbrica a Internet (disponibilidad, rapidez del servicio, entre otros).
- Proceso de embarque (comodidad en zonas de espera, acceso a servicios, entre otros).
- Proceso de desembarque (disponibilidad de cintas de retiro de equipaje, rapidez en la disposición de maletas en cintas, disponibilidad y condiciones de uso de carros de equipaje, entre otros).
- Aseo en las áreas de circulación pública peatonal (estacionamientos, edificio terminal, áreas de revisión, áreas de chequeo entre otros).
- Servicio de asistencia a PMR, con/sin previo aviso (disponibilidad, rapidez del servicio, entre otros).
- Señalización (disponibilidad, visibilidad, comprensión, diseño, condiciones de uso, entre otros).

- Sensación de seguridad.
- Otros, a proponer por el Concesionario.

Se deberán medir y registrar, al menos anualmente, los tiempos de permanencia de los usuarios en el Aeropuerto, separando los tiempos de espera en fila (tiempo de traslado entre el fin de la fila y el punto de control) y el tiempo de proceso de control (tiempo que demora un pasajero en ser procesado en un punto de control) para, al menos, los siguientes servicios (en caso de que efectivamente se presten):

- Chequeo de Pasajeros (se deberá diferenciar el chequeo en counters y el chequeo en equipos de autochequeo).
- Control de Pasaportes de Emigración.
- Control de Seguridad AVSEC (salidas y tránsito).
- Control de Pasaportes de Inmigración.
- Retiro de Equipaje (tiempo de espera hasta recuperar la totalidad del equipaje por pasajero, para este caso no aplica el tiempo de espera en fila).
- Control SAG – Aduana.

Se deberán presentar memorias ejecutivas que contengan un resumen de los principales resultados del trabajo en terreno desagregado para cada uno de los servicios, así como también informes periódicos con el análisis de los resultados obtenidos, conclusiones y recomendaciones. Se deberá además contemplar la entrega de un reporte comparativo o benchmarking en base a aeropuertos de similares características a nivel mundial. La periodicidad de elaboración de dichos informes deberá ser consistente con aquélla establecida para la realización de las encuestas y/o medición de tiempos de proceso.

Se deberán presentar y exponer los resultados obtenidos en los lugares, fechas y hora que el Inspector Fiscal determine, así como también se deberá contemplar apoyo al Inspector Fiscal o a cualquier otro profesional que este determine, en la preparación de reuniones de trabajo, charlas, seminarios u otros que se requieran realizar con motivo de la ejecución del trabajo de consultoría.

Para efectos del procesamiento y análisis de la información y la entrega de resultados a SCAA, la Consultora dispondrá de una plataforma informática que sea capaz de combinar y cruzar la información obtenida en terreno a fin de disponer de resultados comparativos entre sí. Esta plataforma proveerá acceso

a una base de datos para el almacenamiento de la información obtenida en terreno y la entrega de información mediante planillas digitales.

7. DEL CONCESIONARIO

7.1. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

A.1 Destinar las instalaciones, equipo y personal de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos exclusivamente a los fines para los cuales han sido otorgados.

A.2 Cumplir con todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionadas con el funcionamiento del Aeropuerto.

A.3 Cumplir con las actividades contenidas en los Programas Anuales aprobados por el Inspector Fiscal, asociado a la prestación y explotación de los servicios Aeronáuticos y No aeronáuticos, según corresponda.

A.4 Serán de cuenta exclusiva del Concesionario las contribuciones e impuestos Fiscales, municipales o de cualquier otra naturaleza a que pudiera estar afecta la prestación y explotación de los Servicios No Aeronáuticos y Aeronáuticos señalados en las BALI, o los derechos que de ella emanen, incluidos el pago de derechos, multas o sanciones que se le impusieran por cualquier autoridad judicial, administrativa, municipal u otra, y en general cualquiera responsabilidad que tenga como causa o se derive del ejercicio de los derechos que confiere la prestación y explotación de cada servicio.

A.5 Dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de término de la concesión, el Concesionario retirará de las instalaciones, todo el equipo, materiales y accesorios de su propiedad, siempre que pueda separarlos sin causar detrimento y no estén afectos a la concesión, lo que será calificado por el Inspector Fiscal. Si no lo hiciera, se entenderá que ha hecho abandono de estos elementos y la DGAC podrá disponer de ellos, quedando a beneficio fiscal, sin indemnización alguna por parte del Fisco. El Inspector Fiscal mantendrá un registro actualizado de todos los bienes y derechos afectos a la concesión. Será obligación del Concesionario informar y entregar los antecedentes de los bienes o derechos que adquiera durante la concesión, conforme a lo señalado en el artículo 1.8.2 N°4 letra j) y N°5 letra h) de las Bases de Licitación, con el objeto de que el Inspector Fiscal los califique como afectos o no a la concesión.

A.6 Queda expresamente prohibido al Concesionario permitir a cualquier subcontratista realizar un nuevo subcontrato o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los servicios no aeronáuticos y aeronáuticos por parte de terceros.

A.7 El Concesionario no podrá establecer discriminaciones arbitrarias o ejercer conductas que pudieran afectar el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario, relacionado o no con éstas, a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, o que tenga finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

A.8 Por cada servicio que el Concesionario esté obligado o facultado a prestar durante la concesión, ya sea directamente o a través de terceros, conforme a lo establecido en las presentes BALI, el Concesionario deberá informar por escrito al Inspector Fiscal, a lo menos con cuarenta y cinco (45) días de antelación a la fecha de inicio de explotación propuesta para cada servicio, las condiciones bajo las cuales propone explotar el respectivo servicio. En el caso de suscribir contratos con terceros, el Concesionario deberá remitir copia de todos y cada uno de ellos al Inspector Fiscal. El DGC, previo informe de la DGAC, se reserva el derecho a exigir al Concesionario suprimir o modificar aquellas condiciones que contravengan lo dispuesto en las BALI, o que tengan por finalidad o efecto alterar las condiciones del Contrato de Concesión, o que pudieran significar discriminaciones o afecten el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, o que tengan por finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia. Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Concesionaria será la única responsable ante la autoridad competente respecto de cualquier condición y/o actuación atribuible a ella, que pudiera significar discriminaciones o afectar el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario relacionado o no con éstas, a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, conforme a la normativa vigente.

A.9 El Concesionario deberá implementar, certificar y mantener operativo un sistema de gestión certificable bajo la Norma NCh-ISO 9001:2015 y NCh-ISO 14001:2015 vigentes o a las normas que los reemplacen, al menos en las áreas de operación, mantenimiento y servicios a su cargo, conforme a lo señalado en el artículo 1.10.15 de las BALI.

A.10 Será obligación de SCAA efectuar la licitación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos obligatorios regulados en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación, conforme con lo dispuesto en el punto C.2 del artículo 1.10.10 de las BALI.

En caso de discrepancias entre lo establecido en los documentos antes indicados y las BALI, primará lo dispuesto en éstas últimas. Asimismo, en todo aspecto no previsto en dichos documentos, tendrá plena aplicación lo establecido en las BALI.

A.11 Desde el inicio de la Concesión, SCAA participará en las sesiones del Comité FAL del Aeropuerto según las disposiciones establecidas en el Reglamento Orgánico y de funcionamiento del Comité de Facilitación de Aeropuertos y Aeródromos de la DGAC.

A.12 En todos aquellos casos en que, en virtud de las Bases de Licitación , el Concesionario deba elaborar un mecanismo de Asignación para la prestación de un determinado servicio , deberá velar porque dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de su posición dominante, afectando el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del aeropuerto o, en general, que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

A.13 Cumplir, en todo momento, las exigencias establecidas para cada uno de los servicios señalados en los artículos 1.10.9.1, 1.10.9.9.2 y 1.10.9.3 de las BALI.

7.2. DERECHOS DEL CONCESIONARIO Y OBLIGACIONES EN LA GESTIÓN TARIFARIA

B.1 El Concesionario tendrá derecho a cobrar las tarifas que determine para los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos que explote, en tanto dé estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en el D.L. 211 de 1973 cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el DFL Nº1 de 2004 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, actual Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, respetando asimismo las restricciones de tarifa señaladas en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación y las disposiciones y/o exigencias mínimas establecidas en éstas para la prestación y explotación de cada uno de dichos servicios. Particularmente, el cobro de tarifas superiores a las máximas autorizadas en las Bases de Licitación respecto de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos, según corresponda, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa que se establezca según 1.8.5.1, sin perjuicio de lo establecido en 1.13.1.2 letra d), ambos artículos de las Bases de Licitación.

B.2 El Concesionario, en cada servicio Aeronáutico y No aeronáutico que explote, no podrá cobrar tarifas discriminatorias a usuarios de la misma categoría, entendiéndose por ésta aquella que incluye un mismo tipo de usuario y servicio, hora, día de la semana y época del año, según lo califique el Inspector Fiscal.

Dichas tarifas deberán ser debida y oportunamente publicadas, previo a la vigencia de éstas y para conocimiento de los usuarios, en el Sitio Web indicado en el artículo 1.10.9.2 letra g) número 3 de las Bases de Licitación.

B.3 Las estructuras tarifarias especiales a usuarios de los servicios deberán ser informadas por el Concesionario al Inspector Fiscal, dentro del plazo de 30 (treinta) días antes de su aplicación. Su aplicación deberá tener una vigencia mínima de 90 (noventa) días. El DGC ante causas fundadas podrá autorizar cambios en los plazos de vigencia de las tarifas. El incumplimiento del plazo señalado para informar al Inspector Fiscal las estructuras tarifarias especiales, así como del plazo de vigencia mínima señalado para las tarifas, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa que, para cada caso, se establezca según el artículo 1.8.5.1 de las Bases de Licitación.

En ningún caso estas estructuras tarifarias especiales podrán ser discriminatorias o implicar, sin una justificación razonable, objetiva y debidamente informada, un trato desigual a usuarios que se encuentren en la misma condición. En particular, a fin de asegurar la debida transparencia en su aplicación, estas estructuras tarifarias deberán ser oportunamente publicadas, para el adecuado conocimiento de los usuarios, en el Sitio Web indicado en el artículo 1.10.9.2 letra g) número 3 de las Bases de Licitación.

B.4 El Concesionario podrá ofrecer y cobrar estructuras tarifarias especiales a empresas, instituciones u otros organismos diferentes a las ofrecidas al público en general conforme a lo señalado en el punto B.3 del presente artículo. Estas ofertas y acuerdos deberán ser de público conocimiento, previo a la puesta en vigencia de éstos y cualquier usuario equivalente que cumpla las mismas condiciones deberá tener acceso al mismo trato comercial. En consecuencia, tratándose de prestadores de un mismo servicio, sujetos a las mismas condiciones contractuales, el Concesionario no podrá imponer obligaciones ni aplicar tarifas o estructuras tarifarias distintas sin una justificación razonable, objetiva y previamente informada.

B.5 El Inspector Fiscal podrá rechazar esquemas tarifarios del Concesionario cuando ellos contravengan las disposiciones establecidas en las BALI.

7.3. DISPOSICIONES GENERALES

C.1 El Concesionario podrá prestar y explotar cada servicio no aeronáutico y/o aeronáutico en forma directa o bien por la vía de subcontratos, sin perjuicio de las restricciones señaladas en las Bases de Licitación.

C.2 Cuando el Concesionario otorgue la prestación y explotación de un Servicio Aeronáutico y/o No Aeronáutico a través de terceros, de acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación, éste deberá llevar a cabo un proceso de licitación, a excepción de aquellos casos en los cuales se exige un Mecanismo de Asignación conforme a lo establecido en el punto C.15 del presente artículo, así como de todos aquellos servicios establecidos en 1.10.9.2, en 1.10.9.3.1 letra a) y en 1.10.9.3.2, todos artículos de las Bases de

Licitación, los cuales se regirán por lo dispuesto en estas Bases y en el Reglamento de Servicio de la Obra.

Las condiciones y términos que regirán cada proceso de licitación deberán ser previamente informados, por escrito, al DGC a través del Inspector Fiscal. A más tardar a los 45 (cuarenta y cinco) días siguientes de recibidos dichos antecedentes, el DGC, previo informe del Inspector Fiscal, podrá exigir al Concesionario suprimir o modificar las cláusulas que contravengan lo dispuesto en las Bases de Licitación, o que tengan por finalidad o efecto alterar las condiciones del Contrato de Concesión, o que pudieran significar discriminaciones o afecten el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, o que tengan por finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia. En ningún caso la persona natural o jurídica a quien se adjudique la prestación y explotación de un Servicio Comercial, Aeronáutico o No Aeronáutico, podrá estar relacionada con la Sociedad Concesionaria, en los términos establecidos en el artículo 100° de la Ley 18.045 de Mercado de Valores. Los plazos por los cuales se podrán otorgar los subcontratos no podrán ser superiores a 5 (cinco) años ni extenderse más allá del término del Contrato de Concesión de la obra pública fiscal, sin perjuicio de lo señalado en el punto C.19 del presente artículo.

Si el Concesionario solicita otorgar la prestación y explotación de un Servicio Aeronáutico y/o No Aeronáutico a través de terceros, de acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación, bajo idénticas condiciones y términos que ya hayan sido sometidos al procedimiento indicado en el párrafo anterior, el Inspector Fiscal podrá aprobar dichas condiciones y términos previa revisión y chequeo de los antecedentes correspondientes, sin tener que efectuar nuevamente el mencionado procedimiento.

Sólo en casos debidamente fundados, calificados por el DGC, el Concesionario podrá solicitar otorgar la prestación y/o explotación de un determinado servicio a través de terceros, mediante una modalidad distinta de la licitación (trato directo o mediante la realización de remates u otro mecanismo) o por un plazo mayor a 5 (cinco) años.

Sin embargo, el único responsable ante el MOP del cumplimiento del Contrato de Concesión será el Concesionario.

C.3 Los Servicios Comerciales, Aeronáuticos y No Aeronáuticos, definidos en los artículos 1.10.9.1 y 1.10.9.3 de las Bases de Licitación, tendrán el carácter de exclusivos para el Concesionario y ni la DGAC ni el MOP podrán explotar ningún servicio en terrenos o instalaciones del Aeropuerto que afecten la exclusividad de los mismos salvo autorización expresa de la Sociedad Concesionaria, sin perjuicio de lo señalado en el punto C.17 del presente artículo. Asimismo, el Concesionario no podrá explotar servicios que la DGAC administre fuera del Área de Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

C.4 Todos los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos que se presten o exploten en el Área de Concesión deberán ser negocios lícitos de comercio, es decir, que no atenten contra la ley, la moral, las buenas costumbres ni el orden público y deberán estar de acuerdo con el Plan Maestro del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

C.5 El MOP, por intermedio del Inspector Fiscal y previo informe favorable de la DGAC, podrá cambiar de ubicación los Servicios Aeronáuticos y/o No Aeronáuticos y conservar, aumentar o disminuir el área ocupada, cuando las necesidades del Aeropuerto así lo requieran. La DGAC tendrá un plazo de 15 (quince) días para remitir dicho informe desde que haya sido requerido por el DGC.

Para tal efecto, el Inspector Fiscal enviará a la Sociedad Concesionaria un informe con los requerimientos de modificación del o de los servicios que presta el Concesionario, indicando las adecuaciones que se requiera realizar y sus condiciones de implementación. La Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo máximo de 15 (quince) días, a contar de la recepción del informe antes señalado, para plantear al Inspector Fiscal, por escrito, sus observaciones y/o proponer una alternativa de solución que cumpla con los mismos objetivos perseguidos en el informe presentado por el MOP, a un costo similar. En tal caso, el Inspector Fiscal en conjunto con la DGAC, evaluarán la propuesta presentada por el Concesionario y los antecedentes que la sustentan e informarán a este último, a más tardar en el plazo de 15 (quince) días, su decisión y las medidas a implementar, debiendo el Concesionario dar todas las facilidades necesarias para la implementación de tales medidas. A falta de acuerdo, total o parcial, las discrepancias podrán ser sometidas por las partes a consideración del Panel Técnico. Si la recomendación del Panel Técnico no fuese acogida por las partes, la controversia podrá ser sometida a la Comisión Arbitral o Corte de Apelaciones de Santiago, según lo establecido en el artículo 36° bis de la Ley de Concesiones.

C.6 Ni el MOP ni la DGAC responderán en caso alguno por robos, perjuicios u otros daños que pudieren sufrir el Concesionario o terceros dentro de las dependencias que comprenden la prestación y explotación de los Servicios Aeronáuticos y/o No Aeronáuticos.

C.7 El Concesionario deberá elaborar el Manual de Operación descrito en el artículo 2.9.3 letra A de las Bases de Licitación, en el cual el Concesionario definirá, entre otros aspectos, los mecanismos y procedimientos para el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en las Bases de Licitación y demás documentos que conforman el Contrato de Concesión. Este documento formará parte integrante del Reglamento de Servicio de la Obra para todos los efectos legales.

C.8 Toda vez que el Concesionario solicite al Inspector Fiscal la extensión de las áreas para cualquiera de los servicios regulados en los artículos precedentes, se le aplicarán las mismas directrices

regulatorias establecidas, para cada uno de ellos, en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación, según corresponda.

C.9 El Inspector Fiscal fiscalizará que la ubicación de los servicios no produzca cambios sustanciales, no entorpezca los flujos de circulación de pasajeros y público dentro del Área de Concesión, no altere la funcionalidad ni la seguridad del Aeropuerto conforme a las directrices establecidas por la DGAC en virtud de las facultades que le confiere su normativa, y cumpla con el Plan Maestro del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

C.10 El Concesionario no podrá instalar sistemas de comunicaciones que interfieran con los sistemas de comunicación que se utilicen en la aeronavegación del Aeropuerto, lo que será calificado por el Inspector Fiscal previo informe favorable de la DGAC, la cual tendrá un plazo de 30 (treinta) días para remitir dicho informe desde que haya sido requerido por el Inspector Fiscal.

C.11 El Concesionario podrá solicitar al Inspector Fiscal, por causas sobrevinientes que así lo justifiquen, la revisión de las tarifas tanto de los Servicios Aeronáuticos como de los No Aeronáuticos que explote, fijadas en las Bases de Licitación, o cualquiera de sus condiciones, regulaciones o modalidades de explotación.

Para ello, presentará su solicitud por escrito al Inspector Fiscal, debidamente justificada, describiendo detalladamente sus requerimientos y propuestas asociadas a las tarifas, regulaciones, condiciones o modalidades. Dentro de los 45 (cuarenta y cinco) días siguientes, el Inspector Fiscal emitirá un informe al DGC, con copia al Ministro de Hacienda, acompañando los antecedentes de la Solicitud del Concesionario, el cual dentro del plazo de 30 (treinta) días aceptará o rechazará la propuesta. Las modificaciones se harán, indicando la fecha de entrada en vigencia de las nuevas condiciones, regulaciones o modalidades, mediante decreto supremo fundado expedido por el MOP, el que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.

C.12 El DGC podrá, en acuerdo con la DGAC en las materias de su competencia, establecer modificaciones, regulaciones, condiciones o modalidades a cualquiera de los servicios establecidos en el artículo 1.10.9 de las Bases de Licitación o de las áreas establecidas para la explotación de los mismos, cuando la prestación y/o explotación de dichos servicios o áreas entorpezcan la funcionalidad o la seguridad del Aeropuerto o cuando el Concesionario incurra en discriminaciones o ejerza conductas que pudieran afectar el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto y, en general, cualquier otro arbitrio que tenga por finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia. Lo anterior no dará derecho a compensación ni indemnización alguna y será sin perjuicio de las sanciones que procedan.

C.13 Los servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios señalados en el artículo 1.10.9.3.1 de las BALI deberán funcionar todos los días del año en horario que permita cubrir la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares lo cual deberá ser calificado por el Inspector Fiscal y establecido en el Manual de Operación, salvo en el caso de Estacionamientos Públicos para Vehículos en General, cuyas áreas deberán estar disponibles las 24 horas del día, todos los días del año.

Los vuelos extraordinarios serán informados por el Inspector Fiscal al Concesionario, a través del Libro de Obra correspondiente con, al menos, 12 horas de antelación, de acuerdo a la programación establecida por la DGAC.

C.14 El Concesionario deberá realizar encuestas periódicas de opinión pública en el Aeropuerto Chacalluta de Arica con el objeto de evaluar y comparar las condiciones de prestación y explotación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos contemplados en las Bases de Licitación para lo cual deberá considerar lo establecido en el artículo 1.10.16 de las Bases de Licitación.

Sin perjuicio de lo anterior, el MOP podrá realizar encuestas periódicas de opinión pública en el Aeropuerto con el mismo objeto, debiendo el Concesionario dar todas las facilidades para la realización de dichas encuestas, lo que será calificado por el Inspector Fiscal. El Concesionario podrá participar en la elaboración del cuestionario de las encuestas que realice el MOP haciendo observaciones o recomendaciones a estas, reservándose el MOP la facultad de aceptarlas o rechazarlas.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.9.3 de las Bases de Licitación, en base a los resultados de ambas encuestas el Inspector Fiscal podrá, en cualquier momento durante la vigencia del Contrato de Concesión, imponer modificaciones al Manual de Operación de manera de recuperar, si es el caso, el Nivel de Servicio exigido en las Bases de Licitación y demás documentos que conforman el Contrato de Concesión.

C.15 En todos aquellos casos en que, de conformidad a lo establecido en 1.10.9.1 letras a), b) y c); en 1.10.9.2 letra p); en 1.10.9.3.1 letras c) y f); y en 1.10.9.3.2 letra e); todos artículos de las Bases de Licitación, el Concesionario deba elaborar un Mecanismo de Asignación, éste deberá propiciar el uso homogéneo del total de infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión, siendo además aplicable lo establecido en el punto A.12 del presente artículo.

El Concesionario, previo a la presentación al Inspector Fiscal de los Mecanismos mencionados, deberá consultar a los usuarios respectivos el Mecanismo que propone implementar. Los usuarios a consultar deberán ser, al menos, 3 (tres), independientes entre sí y que representen en su conjunto, al menos, el 60% (sesenta por ciento) del mercado. Si hay menos de 3 (tres) usuarios se considerará el total de usuarios.

El DGC podrá exigir al Concesionario suprimir y/o modificar las cláusulas o condiciones establecidas en los Mecanismos de Asignación presentados que contravengan las Bases de Licitación, que pudieran implicar discriminaciones o afectar el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto y, en general, cualquier otro arbitrio que tenga por finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

C.16 El MOP y la DGAC, de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto, podrán, dentro del Área de Concesión, realizar los trabajos que sean necesarios para asegurar su funcionalidad y seguridad, tales como excavaciones; instalaciones de ductos, multiductos, postaciones, tuberías; entre otros, debiendo compensar al Concesionario en caso de perjuicio. Con, al menos, 30 (treinta) días de antelación al inicio de los trabajos el MOP, a través del Inspector Fiscal, informará al Concesionario enviándole copia de los antecedentes que den cuenta del trabajo a realizar. Las discrepancias que pudieran surgir en relación a las eventuales compensaciones podrán ser sometidas por las partes a consideración del Panel Técnico. Si la recomendación del Panel Técnico no fuese acogida por las partes, la controversia podrá ser sometida a la Comisión Arbitral o Corte de Apelaciones de Santiago, según lo establecido en el artículo 36° bis de la Ley de Concesiones.

C.17 Por las razones indicadas en el punto C.16 del presente artículo y por otras debidamente fundadas relacionadas con el buen funcionamiento del Aeropuerto, el DGC podrá autorizar al Concesionario a suspender temporalmente la prestación de un determinado Servicio Comercial Obligatorio.

Así también, el DGC podrá requerir al Concesionario la prestación de un determinado Servicio Comercial Facultativo, en carácter de obligatorio, temporalmente o por el resto del plazo de concesión de manera de asegurar un adecuado Nivel de Servicio del Aeropuerto. Si el Concesionario no lo realiza dentro del plazo que determine el DGC, el MOP llamará a licitación para la prestación del servicio.

En caso que el Concesionario, por razones fundadas, quisiera renunciar a prestar un determinado Servicio Comercial Obligatorio, éste deberá justificarlo por escrito al DGC, por intermedio del Inspector Fiscal. Éste remitirá los antecedentes del caso al DGC, quien en el plazo máximo de 30 (treinta) días aprobará, rechazará o solicitará los antecedentes complementarios al informe presentado que estime necesarios para su cabal entendimiento. En caso que el DGC apruebe la Solicitud del Concesionario el MOP, en acuerdo con la DGAC, llamará a licitación para la prestación del servicio, quedando el Concesionario eximido de continuar explotando dicho servicio sólo una vez que el mismo se encuentre en condiciones de iniciar su operación, sin que ello signifique compensación alguna para el Concesionario.

C.18 Las instituciones o Servicios Públicos que deban desempeñar funciones de administración o de orden y seguridad pública en el Aeropuerto quedarán eximidos del pago de cualquier derecho o cobro por

el uso de superficies. Adicionalmente, se entiende incluida en dicha exención el SERNATUR o la entidad que lo reemplace.

C.19 Sólo en casos excepcionales, calificados como tales por el DGC, el Concesionario podrá solicitar autorización al DGC para otorgar contratos para la explotación de Servicios No Aeronáuticos Comerciales por períodos superiores al término del Contrato de Concesión. En estos casos, el Concesionario deberá presentar el borrador del contrato que se firmará y sus antecedentes, y en especial, lo relacionado con las cláusulas de las condiciones económicas y del plazo del respectivo contrato.

El DGC remitirá dichos antecedentes a la DGAC para que ésta se pronuncie. Si la DGAC autoriza la firma del contrato deberá respetar, una vez cumplido el plazo de la concesión, las condiciones económicas y el plazo del contrato del servicio respectivo.

El DGC tendrá un plazo máximo de 120 (ciento veinte) días contados desde la presentación de la Solicitud, para autorizar o no el otorgamiento de estos contratos.

C.20 El Concesionario deberá cumplir todas las normas del Reglamento de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (DAR 17), así como también las disposiciones establecidas en la normativa y procedimientos aeronáuticos de la DGAC derivados del mismo.

Asimismo, el Concesionario deberá cumplir todas las Normas del Reglamento Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (DAR 18), en particular con lo relacionado con la provisión de una dependencia para al almacenamiento temporal de mercancías peligrosas.

C.21 Será responsabilidad y obligación del Concesionario exigir a los respectivos subcontratistas, seguros que cubran totalmente los eventuales daños a las instalaciones afectas al servicio que se presta, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.

C.22 El Concesionario, de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto, podrá proponer al Inspector Fiscal para su aprobación, ampliar o disminuir las áreas para la explotación de los servicios señalados en los artículos 1.10.9.3.1 y 1.10.9.3.2 de las Bases de Licitación, siempre que no signifique una disminución de la obra pública contratada y no se menoscabe o perjudique la funcionalidad ni la seguridad del Aeropuerto, en particular la del Edificio Terminal, ni el Nivel de Servicio exigido en las Bases de Licitación ni el Estándar Técnico de la obra, lo que será calificado por el Inspector Fiscal en conformidad a lo señalado en el punto C.9 del presente artículo.

Asimismo, la Sociedad Concesionaria podrá solicitar la utilización de áreas adicionales a las autorizadas por el MOP conforme al “Plano de Áreas Comerciales” señalado en el artículo 1.8.2 Nº6 de las Bases de

Licitación, para lo cual el Concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal su Solicitud, indicando el tipo de actividad a desarrollar, la estructura tarifaria, los antecedentes técnicos asociados y el plazo de utilización solicitado. El Inspector Fiscal, en el plazo máximo de 30 (treinta) días contados desde la recepción de tal Solicitud, podrá aprobarla o rechazarla, previo informe favorable de la DAP y DGAC en las materias de su competencia. La DAP y DGAC remitirán sus informes en el plazo de 15 (quince) días contados desde que les haya sido requerido por el Inspector Fiscal. En el caso de ser aprobada dicha Solicitud, será responsabilidad del Concesionario la habilitación, construcción y mantención de las áreas adicionales, a su entero cargo y costo.

No obstante lo anterior, cuando por necesidades del Aeropuerto se requiera nuevamente disponer de estas áreas, el Inspector Fiscal informará a la Sociedad Concesionaria con, al menos, 90 (noventa) días de antelación a la fecha requerida para su utilización por parte del Estado, para que el Concesionario proceda a efectuar el retiro total de los elementos instalados en dichos espacios, a su entero cargo, costo y responsabilidad, restituyendo la infraestructura, al menos, a la condición en que se encontraba antes de la ocupación temporal por parte del Concesionario, no dando lo anterior origen a compensación alguna por parte del MOP o la DGAC.

C.23 La base de datos asociada a las autorizaciones de acceso a los diferentes recintos del aeropuerto será administrada por la DGAC. El Concesionario podrá requerir información de identidad y funciones del titular de la respectiva tarjeta de identificación (TICA).

C.24 La Sociedad Concesionaria deberá informar al MOP cada vez que celebre contratos para la administración y/o gestión de la obra entregada en concesión.

8. MANUAL DE OPERACIÓN

El presente Manual de Operaciones entrega una descripción de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que “Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica” (SCAA) debe prestar y explotar, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP2, según lo descrito en las Bases de Licitación de la Concesión “Aeropuerto Chacalluta de Arica”.

8.1. DESCRIPCION DE SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONAÚTICOS DEFINIDOS EN LAS BASES DE LICITACIÓN

8.1.1. Servicios Aeronáuticos

a) Sistema de Embarque/ Desembarque

Descripción General del Servicio Prestado:

El Terminal de Pasajeros brinda el servicio de embarque y desembarque de pasajeros bajo las siguientes modalidades, según corresponda:

- Utilizando los 5 puentes de embarque disponibles.
- Utilizando los accesos remotos disponibles.

Los puentes de embarque y accesos remotos son operados directamente por personal de las líneas aéreas, mientras que su asignación y su mantención preventiva y/o correctiva es responsabilidad de SCAA.

El objetivo es proveer un sistema coordinado de embarque y desembarque entregando los servicios a las aerolíneas, que, dependiendo de la capacidad de pasajeros, estas requieran.

Calidad de Servicio:

Se han definido indicadores claves, los que garantizarán un nivel de servicio básico adecuado para los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

Indicadores y Umbral

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Puentes de Embarque y Accesos Remotos.	Disponibilidad u >=95% En caso de falla se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.** No se considerarán incumplimientos las mantenciones preventivas que efectúe SCAA, previamente autorizadas por el Inspector Fiscal.	

Indicador y Medio de Verificación

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ Disponibilidad = \frac{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación\ -\ \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.) - \sum tiempo\ total\ en\ Falla}{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación\ -\ \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.)} \times 100\%$	Seguimiento diario del uso de los puentes de embarque y accesos remotos (automatizado en el caso de los Puentes de Embarque).
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad del servicio.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Evaluación del Cumplimiento del Estándar:

La evaluación del estándar se realizará según la siguiente periodicidad:

- Grado de satisfacción percibida por los usuarios: Semestralmente.
- Disponibilidad: Anualmente, promediando las mediciones mensuales.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

La operación de los puentes de embarque y desembarque y de los accesos remotos será de exclusivo cargo de las compañías aéreas; en tanto su asignación y su mantención preventiva y/o correctiva será responsabilidad de SCAA.

Estructura Tarifaria:

Tipo de Servicio	Tarifa Máxima (UF)
En posición de contacto:	
- Primeros 45 minutos de uso o fracción	0,25
- Cada media hora adicional o fracción	0,50
En posición remota:	
- Primeros 45 minutos de uso o fracción	0,10
- Cada media hora adicional o fracción	0,25
Energía Eléctrica:	
- Cada 30 minutos o fracción	0,25

Horarios:

El servicio de embarque y desembarque se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Mecanismo de Asignación de Puentes de Embarque:

El Mecanismo de Asignación de Sistemas de Embarque y Desembarque se encuentra descrito en el Anexo N°4 del presente Reglamento.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	Ficha Digital (automatizado en el caso de los Puentes de Embarque).	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

b) Sistema de Manejo de Equipaje de Llegada y Salida

El Terminal de Pasajeros cuenta con 4 sistemas de transporte de equipaje, distribuidos de la siguiente manera:

- 01 sistema para la recepción y procesamiento del equipaje de los pasajeros que embarcan.
- 03 carruseles para la entrega de equipaje de los pasajeros que desembarcan.

La operación de estos equipos está a cargo de SCAA y de las compañías aéreas; en tanto su mantención preventiva y/o correctiva es responsabilidad de SCAA.

El objetivo es proveer, operar y mantener disponible y en funcionamiento todo el sistema de cintas transportadoras de equipaje.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Sistema de Manejo de Equipaje de Llegadas y de Salidas	Disponibilidad u >=95% En caso de falla se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.** No se considerarán incumplimientos las mantenciones preventivas que efectúe SCAA, previamente autorizadas por el Inspector Fiscal.	La cinta transportadora de equipaje llegado deberá estar disponible a lo más 15 minutos después de la conexión de la aeronave al Puente de Embarque. Mientras el sistema esté operativo, la responsabilidad de la entrega de equipajes en forma oportuna es de cada aerolínea.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$$\%\ Disponibilidad = \frac{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación - \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.) - \sum tiempo\ total\ en\ Falla}{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación - \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.)} \times 100\%$$	Seguimiento diario de la disponibilidad operativa de cada cinta transportadora de equipaje (automatizado).
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad del servicio.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estándar:

La totalidad de las cintas transportadoras de equipaje deben cumplir la condición de disponibilidad operativa mensual de al menos un 95% del tiempo de operación total.

Evaluación del Cumplimiento del Estándar:

La evaluación del estándar se realizará según la siguiente periodicidad:

- Grado de satisfacción percibida por los usuarios: Semestralmente.
- Disponibilidad: Anualmente, promediando las mediciones mensuales.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

La operación de las cintas transportadoras de equipaje será de exclusivo cargo de las compañías aéreas; en tanto su asignación y su mantención preventiva y/o correctiva será responsabilidad de SCAA.

Estructura Tarifaria:

No aplica.

Horarios:

El servicio de cintas transportadoras de equipaje se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	Ficha Digital (automatizado).	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

c) Servicios en Plataforma

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA entregará en subconcesión áreas destinadas para los servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, al equipaje y a la carga, que los prestadores de estos servicios realizan en plataforma. En este ámbito SCAA deberá:

- Asignar y proporcionar áreas a los operadores de servicios en plataforma en cantidades acordes a la disponibilidad de espacio para cada actividad dispuesta para ello en el Aeropuerto.
- Supervisar a los proveedores de servicio.

Los Servicios de Asistencia en plataforma y terminales, provistos a transportadores aéreos, incluyen, pero no están limitados a (según sea aplicable):

- Asistencia de equipajes.
- Asistencia de carga y correo.
- Asistencia de operaciones en pista.
- Asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
- Asistencia de mantenimiento en línea.
- Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
- Asistencia de transporte de superficie.
- Asistencia de catering a las aeronaves.

Se adjunta Anexo N°6 “Mecanismo de asignación de Áreas para servicios en plataforma”.

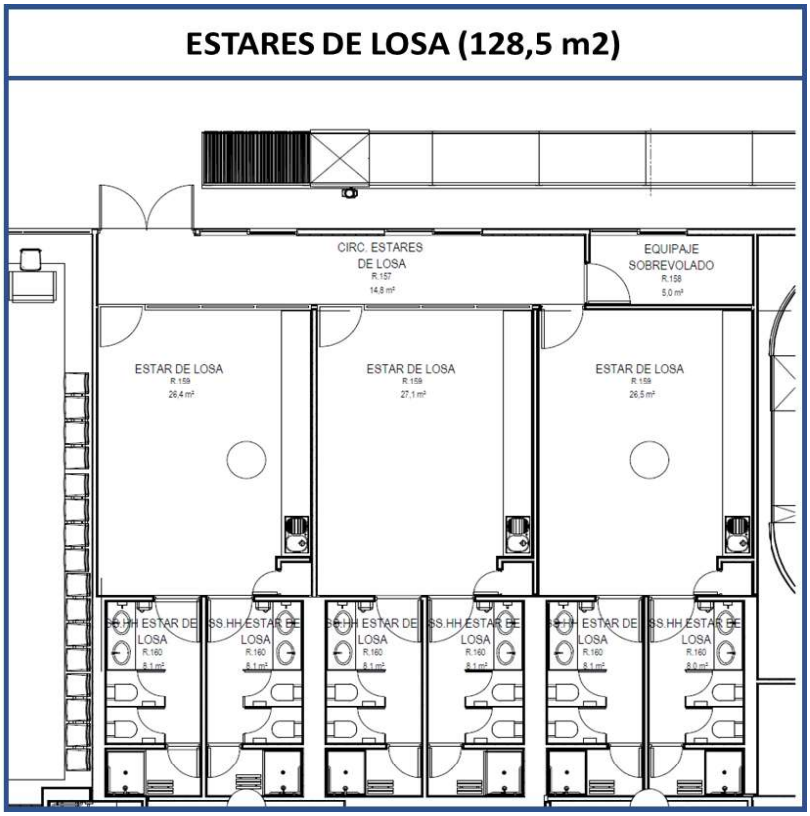
Calidad de Servicio:

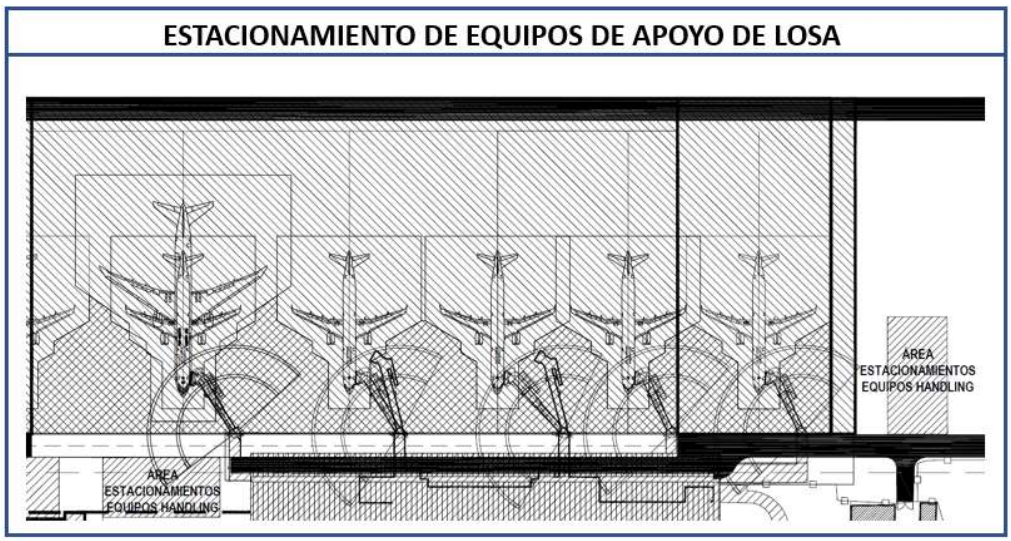
Indicadores y Umbral

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Medio de verificación
Servicios en Plataforma	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de que el servicio no se encuentre disponible se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Eventuales reclamos mensuales, por escrito y debidamente fundados de parte de los subconcesionarios, por la no disponibilidad de las áreas subconcesionadas para estos efectos.

Identificación de las áreas destinadas a cada servicio:

A continuación, se ilustran de manera referencial las diferentes zonas para la prestación de servicios en plataforma:





Horarios:

Las áreas para servicios en plataforma se encontrarán disponibles durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto, a cargo de cada subconcesionario.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

La operación y mantención preventiva y/o correctiva de cada área será responsabilidad de cada subconcesionario, dando cumplimiento a los correspondientes contratos de subconcesión suscritos con SCAA.

Esquemas de Competencia y Selección propuestos:

Durante el mes de enero de cada año, se informará a los operadores de cada servicio en plataforma sobre la disponibilidad de las áreas destinadas para tales efectos, en cuanto a cantidad y características.

Si la cantidad de operadores interesados es igual o inferior a la cantidad de áreas a disposición, la Gerencia de Operaciones de SCAA realizará una reunión tendiente a buscar un consenso entre las partes, respecto de los diferentes requerimientos de cada una.

De no existir consenso, las áreas disponibles serán asignadas en forma directamente proporcional a la cantidad de operaciones aéreas atendidas en el Aeropuerto, durante el último año calendario.

Si la cantidad de operadores interesados supera la cantidad de áreas a disposición ("n"), sólo se asignarán áreas a los primeros "n" operadores que así las requieran y que cuenten con las "n" primeras posiciones en el ranking de operaciones aéreas atendidas en el Aeropuerto, durante el último año calendario.

En cuanto a la ubicación de las áreas, y siempre que el *layout* de las mismas así lo permita, el orden de elección respecto de su ubicación estará determinado según quienes tengan mayor cantidad de operaciones atenidas en el Aeropuerto, durante el último año calendario, y así en orden descendente.

Estructura Tarifaria:

La estructura tarifaria que SCAA podrá cobrar por estos efectos se resume en la siguiente tabla:

Tipo de Terreno	Tarifas Máximas (UF/m^2)
Terreno eriazo urbanizado	UF 0,15
Área pavimentada o losa	UF 0,20
Terreno construido	UF 0,35

Código Aeronáutico (OACI)	Monto (UF)
Códigos A y B	1,28
Código C	1,46
Código D	2,01
Código E	2,23
Código F	3,11

(*) Para estos efectos, se entiende por "Operación" cada vez que una aeronave se encuentre en un Puente de embarque o estacionamiento remoto, según corresponda, para preparar su despegue.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

d) Servicios Aeronáuticos en General

SCAA puede entregar otros servicios aeronáuticos adicionales que considere necesario, previa consulta y aprobación de la Inspección Fiscal, con el fin de mantener altos niveles de servicio de acuerdo a los incrementos en el tráfico aéreo y los avances tecnológicos, con excepción de los servicios asociados a: FBO; Aviación General; Centros de Mantenimiento Aeronáutico; venta y almacenamiento de repuestos, herramientas y otros insumos asociados al mantenimiento de aeronaves (que incluye lubricantes, pinturas y neumáticos, entre otros); combustible de aviación (que incluye el almacenamiento, distribución, abastecimiento, carguío y venta de combustible, y la contención de derrames de éste u otros elementos derivados de los hidrocarburos); hangares para aeronaves; e instalaciones necesarias para desarrollar las actividades mencionadas anteriormente; todos ellos administrados por la DGAC.

Lo anterior en la forma y plazos establecidos en el artículo 1.10.9.1 letra d) de las BALI,

8.1.2. **Servicios No Aeronáuticos No Comerciales**

a) Servicio de Conservación

Descripción General del Servicio Prestado:

Este servicio contempla las labores de conservación de todas las instalaciones del área de concesión, de forma de asegurar que éstas mantengan su nivel de servicio y funcionalidad en forma permanente. La conservación preventiva se materializa mediante la aplicación y cumplimiento del Programa Anual de Conservación de la Obra; en tanto, la conservación correctiva se ejecuta, en primera instancia, por el personal de mantenimiento de la SCAA. Cuando la solución requiere de una mayor capacidad técnica a la ofrecida por este personal, se subcontratan servicios a empresas externas que garanticen la mantención de los servicios antes señalados.

Quedan excluidas del ámbito:

- Instalaciones de Combustible de Aviación.
- Áreas correspondientes a oficinas administrativas y áreas de servicios y sistemas específicos de la DGAC y otros servicios gubernamentales salvo cuando las Bases de Licitación lo requieren específicamente.

Calidad de Servicio:

El plazo establecido para atender a una tarea de mantenimiento correctivo será de un máximo de 5 días hábiles. De no ser posible una solución en dicho plazo, SCAA generará y remitirá a la Inspección Fiscal un “Informe de Falla”, incorporando los siguientes antecedentes:

- Fecha de emisión.
- Número (código).
- Equipo/Instalación afectado(a).
- Fecha de la falla.
- Descripción de la falla.
- Propuesta de solución.
- Plazo estimado para la solución.
- Firma del(los) responsable(s).
- Medidas de mitigación, donde se detallarán las medidas alternativas o provisorias que se tomarán en función de no perjudicar a los usuarios del Terminal Aéreo mientras el mecanismo o equipo esté fuera de funcionamiento.

Una vez ejecutado el mantenimiento correctivo detallado en un Informe de Falla, SCAA generará y remitirá a la Inspección Fiscal un "Informe de Solución de Falla" asociado, el cual consta de la siguiente información:

- Fecha de emisión.
- Número (código).
- Referencia al Informe de Falla Respectivo.
- Equipo afectado.
- Fecha de falla.
- Breve descripción de la falla.
- Descripción de la solución entregada.
- Fecha de puesta en marcha del equipo y/o instalación afectada.

No se considerará como incumplimiento las mantenciones preventivas que efectúe la Sociedad Concesionaria, previamente aprobadas y/o validadas por el Inspector Fiscal.

Para este servicio se establecen las siguientes categorías como representativas:

- Infraestructura Vertical.
- Equipos y Sistemas.
- Infraestructura Horizontal.
- Iluminación.
- Comfort térmico.

Infraestructura Vertical

Objetivo:

Proveer de un Aeropuerto que se encuentre en óptimas condiciones, con el debido cumplimiento de los respectivos planes de conservación y mantenimiento aprobados por el MOP.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de verificación
Servicios de conservación	Tener en un periodo de un 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Equipos y Sistemas

Objetivo:

Proveer de un Aeropuerto cuyos equipos y sistemas se encuentren en óptimas condiciones, con el debido cumplimiento de los respectivos planes de conservación y mantenimiento aprobados por el MOP.

Se definen los siguientes equipos y/o sistemas:

- Ascensores y montacarga.
- Escalas Mecánicas.
- Puertas Automáticas.
- Planta de Agua Potable (Incluye sistema de impulsión / presurización).
- Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (Incluye sistema de impulsión / elevación de AA.SS.).
- Sistema de Detección y Extinción de Incendios.
- Grupo electrógeno / Celda Transformador.
- Sistema de estacionamiento y pago.
- Pesas.
- Iluminación de la plataforma de aviación comercial.

Calidad de Servicio:

Indicador:

INDICADOR	**MEDIO DE VERIFICACIÓN**
$\%\ Disponibilidad = \frac{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación\ -\ \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.) - \sum tiempo\ total\ en\ Falla}{(\sum Tiempo\ total\ de\ Operación\ -\ \sum tiempo\ total\ Mant.Prog.)} \times 100\%$	Seguimiento diario de la disponibilidad operativa de los equipos (automatizado en los casos en que sea factible y aplicable).
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad del servicio.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estándar:

La totalidad de los equipos y/o sistemas deben cumplir la condición de disponibilidad operativa mensual de al menos un 95% del tiempo de operación total.

Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes, a través del Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Evaluación del Cumplimiento del Estándar:

La evaluación del estándar de disponibilidad se realizará anualmente, salvo en aquellos casos que se indique algo distinto en las tablas N°7 y N°8 de las Bases de Licitación, mientras que la percepción de los usuarios será evaluada mensualmente.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

La supervisión de la operación de estos sistemas y equipos será responsabilidad de SCAA.

Estructura Tarifaria:

No aplica.

Horarios:

Los equipos y sistemas se encontrarán disponibles durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital (automatizado en los casos en que sea factible y aplicable). 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

De la Infraestructura Horizontal:

Objetivo:

Realizar un control periódico del estado de los pavimentos que forman parte del área de concesión y definir los mantenimientos requeridos, con el objeto de mantenerlos operativos en forma segura y detener la tasa de deterioro.

Indicador:

- Índice de Condición del Pavimento (PCI).

Estándar:

- Pavimentos del Land Side (vialidad y estacionamientos): PCI $\geq$ 55.

Medio de Verificación:

Registro de la condición del pavimento del 100% de las Unidades de Muestra, es decir, de toda la superficie del pavimento.

Periodicidad:

La evaluación se realizará semestralmente como parte del Sistema de Administración de Pavimentos.

Iluminación:

Objetivo:

Provisión de un Edificio Terminal de Pasajeros donde se cumpla con la iluminación – medida en cantidad de lux/m^2 – establecida en el proyecto aprobado (en caso de existir la información).

Estándar:

Mantener al menos el nivel mínimo de luminosidad estipulado en la norma para cada área, en un 93% de las mediciones realizadas. En particular se deberán controlar los siguientes recintos:

- Hall público, primer nivel, mín. 150 Lux.
- Sala de embarque, segundo nivel, mín. 150 Lux.
- Sala de llegada de vuelos, primer nivel, mín. 150 Lux.

Indicadores y Umbral:

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Iluminación	u >= 93% cumplimiento En aquellos casos que no cumplan con el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Mantener sobre el 93% de los parámetros de lux obtenidos de mediciones periódicas de iluminación indicados por proyecto durante el tiempo de operación (en caso de existir la información). Se consideran las siguientes zonas: ▪ Hall público primer nivel. ▪ Sala de embarque, segundo nivel. ▪ Sala de llegada de vuelos, primer nivel.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ cumplimiento = \frac{\sum mediciones\ que\ cumplen\ el\ mínimo}{\sum mediciones\ totales} \times 100\%$	Seguimiento periódico automatizado mediante sensores adecuados.
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad de la iluminación.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Confort Térmico:

Objetivo:

Provisión de un Edificio Terminal de Pasajeros donde se cumpla con los niveles de confort térmico, de acuerdo con lo indicado en la Norma ASHRAE 55.

Estándar:

Mantener el rango de temperatura aprobado, en un 93% de las mediciones realizadas.

Indicadores y Umbral:

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Confort Térmico	u >= 93% cumplimiento En aquellos casos que no cumplan con el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	No hay.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ cumplimiento = \frac{\sum mediciones\ que\ cumplen\ el\ mínimo}{\sum mediciones\ totales} \times 100\%$	Seguimiento periódico automatizado mediante sensores adecuados.
Percepción de los usuarios sobre las condiciones de confort térmico del Terminal de Pasajeros.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Periodicidad:

El indicador será medido anualmente, utilizando la información mensual.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio de conservación de la obra será responsabilidad de SCAA.

Horarios:

El servicio de conservación de la obra se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Plan y Programas Anuales de Conservación:

El objetivo principal que persigue la formulación de un Plan de Conservación y los Programas Anuales de Conservación asociados es mantener en buen estado físico y funcional todas aquellas obras, equipamiento e instalaciones y/o áreas que, de acuerdo a lo señalado en las BALI, le corresponda al Concesionario conservar y/o mantener, de manera que las condiciones de seguridad, confort y operación sean óptimas. Para estos efectos, los criterios y normas técnicas que se adopten en la elaboración y ejecución de dicho plan y programas deberán asegurar en todo momento y por el período que dure la concesión de la obra, que lo anterior se cumpla, y al final de la concesión, se entregue una obra en condiciones de seguir siendo usada de acuerdo al estándar previamente establecido.

Se excluyen explícitamente de las labores de conservación a cargo del Concesionario, las áreas u obras que se indican a continuación:

- Instalaciones Aeronáuticas (DGAC):
  - Torre de Control.
  - Edificio Administrativo de la DGAC.
  - Edificio Logístico.
  - Edificio SSEI y su plataforma.
  - Subestación Eléctrica Aeronáutica.
  - Edificio Casino.
  - Edificio ARO.
  - Punto de Control de Acceso.
- Sistema CCTV y dependencias AVSEC, ambas de la DGAC.
- Áreas correspondientes a oficinas administrativas y áreas de servicios higiénicos de los Servicios Públicos y/o gubernamentales.

El Plan de Conservación de la Obra que establezca el Concesionario, así como el Programa Anual de Conservación de cada período, ambos documentos basados en los requisitos mínimos solicitados en las BALI, deberán incluir, al menos, lo siguiente:

i. El Plan de Conservación para toda la Etapa de Explotación deberá detallar para cada tipo de obra, las partidas y costos globales de mantenimiento, tomando como modelo

en lo pertinente el Formulario N°10 del Anexo N°2 de las Bases de Licitación. Junto al Plan de Conservación adoptado se deberá presentar la política de conservación elegida con su correspondiente justificación técnica.

ii. El Programa Anual de Conservación en cada período de explotación deberá incluir, al menos, lo siguiente:

- Un cronograma en planilla Excel, tipo carta Gantt, con las operaciones de mantenimiento por partidas, a nivel semanal, tomando como modelo en lo pertinente el Formulario N°11-A del Anexo N°2 de las BALI.
- Un cuadro con los costos asociados a las actividades de mantenimiento por partidas, en UF, a nivel semanal, tomando como modelo en lo pertinente el Formulario N°11-B del Anexo Nº2 de las BALI.
- Asociado a cada partida, una ficha técnica con las actividades de mantenimiento a realizar, indicando la fecha de realización de los trabajos de mantenimiento, la ubicación y cantidad de obras a ejecutar, indicando si éstas se efectúan con personal propio o a través de terceros, tomando como modelo, en lo pertinente, el Formulario N°11-C del Anexo Nº2 de las BALI.

Cualquier modificación que el Concesionario proponga al Programa Anual de Conservación aprobado, deberá ser notificada y debidamente justificada ante el Inspector Fiscal, en forma previa a su implementación. El Concesionario no podrá poner en práctica modificación alguna, que no cuente con la aprobación previa del Inspector Fiscal.

El Plan de Conservación de las Obras deberá incluir, el Inventario de explotación incorporado al Sistema BIM, a que se refiere el artículo 1.9.20 de las Bases de Licitación.

Sistema de Administración de Pavimentos y su proceso de licitación:

El Concesionario será responsable, a su entero cargo y costo, de la conservación o mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo de los pavimentos de las vías de acceso, vías de circulación interior y área de estacionamientos públicos, incluyendo sus sistemas de drenaje y demarcación.

Se excluye explícitamente de las obligaciones del Concesionario la conservación o mantenimiento de las calles aeronáuticas y el resto de los pavimentos ubicados en el Lado Aire (Plataforma de Estacionamiento de Aviación Comercial, Plataforma de Aviación

General, calles de rodaje, márgenes y pistas), labores que realizará la Dirección de Aeropuertos del MOP.

Conforme a lo anterior, desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1 y mientras dure la concesión, el Concesionario deberá ejecutar los siguientes tipos de mantenimiento: localizado de emergencia, localizado preventivo y global preventivo, conforme a lo establecido en las Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión, en particular, el "Plan de Mantenimiento Infraestructura Horizontal – Aeropuerto Chacalluta de Arica" señalado en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación. Será responsabilidad del Concesionario actuar oportunamente para mantener el coeficiente de roce dentro de los rangos exigidos.

El Concesionario deberá implementar un Sistema de Administración de Pavimentos basado en el indicador PCI *(Pavement Condition Index)* desarrollado por la *U.S. Army Corporation of Engineers* y el *software Micropaver* Versión 5.1 u otra versión superior aprobada por el Inspector Fiscal. El Sistema de Administración de Pavimentos deberá incluir todos los pavimentos del Aeropuerto dentro del Área de Concesión. Dicho Sistema deberá considerar el seguimiento diario de las condiciones funcionales de estas estructuras, a objeto que el Concesionario adopte oportunamente las acciones que sean necesarias para mantener la operación normal, segura y eficiente del Aeropuerto. En casos debidamente calificados por el Inspector Fiscal, previo informe favorable de la DAP, podrán participar también empresas que sólo acrediten vasta experiencia en administración de pavimentos.

El Concesionario deberá efectuar procesos de licitación pública para adjudicar el Sistema de Administración de Pavimentos por períodos de 5 (cinco) años, consecutivos. La primera adjudicación deberá efectuarse en un plazo no mayor a 150 (ciento cincuenta) días corridos contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la concesión. Las Bases de dicha licitación deberán establecer que las empresas que participen estén inscritas en Segunda Categoría o superior, del Registro de Consultores del MOP, Área de Ingeniería Civil Especialidad 4.2 Aeropuertos o Área de Inspección Especialidad 7.1 Obras Viales y Aeropuertos.

Las Bases de dicha licitación deberán propender a generar el interés de los participantes y a estimular la competencia entre ellos. Dichas Bases deberán ser sometidas a la aprobación del Inspector Fiscal, quien tendrá un plazo máximo de 30 (treinta) días para pronunciarse, previo informe favorable de la Dirección de Aeropuertos. La DAP tendrá un plazo de 25

(veinticinco) días para remitir dicho informe desde que haya sido requerido por el Inspector Fiscal. En caso de haber observaciones, el Concesionario deberá presentar los antecedentes corregidos dentro del plazo de 10 (diez) días contados desde que le hayan sido comunicadas las observaciones por el Inspector Fiscal.

La primera evaluación de todos los pavimentos, ejecutada por la empresa que se haya adjudicado el Sistema de Administración de los Pavimentos, se deberá entregar al Inspector Fiscal dentro del plazo de 270 (doscientos setenta) días contados desde el inicio del plazo de concesión señalado en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación. Cada semestre durante el período de concesión, el Concesionario deberá entregar la evaluación de todos los pavimentos, junto a los antecedentes de respaldo generados por el administrador de dicho Sistema, como parte del Informe de Cumplimiento del Programa Anual de Conservación señalado en el artículo 2.9.2 de las Bases de Licitación.

Tales antecedentes deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal, quien los calificará previo informe favorable de la Dirección de Aeropuertos. La DAP tendrá un plazo de 40 (cuarenta) días para remitir dicho informe desde que haya sido requerido por el Inspector Fiscal.

El Sistema de Administración de Pavimentos deberá proporcionar semestralmente, al menos, la información que se enumera a continuación:

i. Inventario del pavimento y su condición:

   El inventario del pavimento y su condición deberá incluir la identificación de todas las áreas pavimentadas dentro del Área de Concesión, por uso, tipo, funcionalidad, edad, condición o estado. Se exigirá 1 (una) vez al año, el registro del 100% (cien por ciento) de las unidades de muestra, es decir, de todo el pavimento en dicha área. El inventario de todos los elementos viales que serán conservados mediante este sistema debe estar incorporado en el Sistema BIM, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.20 de las Bases de Licitación.

ii. Proyección del estado del pavimento:

   Es preciso que el Sistema de Administración de Pavimentos sea capaz de proyectar la condición futura de cualquier sección del pavimento.

iii. Programa localizado preventivo de mantenimiento y reparación:

Este programa de mantenimiento se deberá basar en los deterioros existentes y el tipo de reparación que se deberá ejecutar, conforme a lo definido en el "Plan de Mantenimiento Infraestructura Horizontal – Aeropuerto Chacalluta de Arica" señalado en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación.

iv. Estado de conservación de la señalización horizontal:

El informe deberá incluir la identificación de toda la señalización horizontal existente en el área de concesión y su estado de conservación.

v. Estado de conservación de la infraestructura horizontal que requirió de alguna acción de mantención localizada de emergencia, es decir, de aquellos deterioros que deben ser atendidos de manera inmediata.

b) Servicio de Aseo

Descripción General del Servicio Prestado:

Este servicio consiste en el aseo permanente del Área de Concesión. Dentro de las labores de aseo se considera también la limpieza de baños públicos (incluido el vaciado de basureros y la sanitización de los recintos) y la reposición de insumos en baños públicos tales como jabones, papel higiénico, toallas para manos, entre otros. Las labores de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión incluyen el retiro de la basura que se genere producto de las labores de aseo de las aeronaves en la Plataforma de Estacionamiento de Aviación Comercial. Se entiende incluido en este servicio el retiro de material sedimentario, residuos y basura del sistema de drenaje de los pavimentos de las vías de acceso al Aeropuerto, vías de circulación interior y área de estacionamientos públicos.

El Servicio de Aseo deberá considerar, para su planificación y ejecución, las normas sanitarias vigentes.

El Concesionario deberá considerar, como mínimo, las siguientes frecuencias diarias de aseo asociadas a recintos públicos dentro del Área de Concesión:

- Edificio Terminal: efectuar aseo, como máximo, cada 6 (seis) horas.
- Áreas de Servicios Higiénicos: efectuar aseo, como máximo, cada 3 (tres) horas.
- Áreas de estacionamientos, áreas de circulaciones peatonales y vialidades de acceso y circulación interior: efectuar aseo, como máximo, cada 24 horas.

- Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales: efectuar aseo, como mínimo, una vez cada 24 (veinticuatro) horas, considerar 1 (un) contenedor por cada 2 (dos) puestos de estacionamiento de aeronaves, los cuales deberán ser habilitados y dispuestos en la forma establecida por el Inspector Fiscal. El aseo se debe orientar al retiro de cualquier objeto que, como consecuencia de ser proyectado por el chorro de los motores de las aeronaves o absorbidos por los mismos, pueda causar: i) daños a vehículos o aeronaves, o ii) lesiones al personal del Aeropuerto u otro que se desenvuelva en el sector. Por razones de seguridad operacional del Aeropuerto, estas labores deberán ser coordinadas con la DGAC.

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, el Concesionario deberá efectuar labores de aseo las veces que sea necesario para mantener el Área de Concesión en adecuadas condiciones de orden, limpieza, higiene, seguridad y funcionalidad. Para tales efectos, el Inspector Fiscal notificará al Concesionario, mediante anotación en el Libro de Obras correspondiente, las frecuencias excepcionales de aseo cuando corresponda.

En el caso del aseo de áreas no techadas, el Concesionario quedará liberado de la obligación de efectuar labores de aseo sólo si las condiciones climáticas impidiesen realizarla y en cuanto se mantengan dichas circunstancias. En cualquier caso, esta obligación se entiende reanudada apenas las condiciones climáticas lo permitan. Todo lo anterior será calificado por el Inspector Fiscal y consignado en el Libro de Obras correspondiente.

El Concesionario quedará excluido de efectuar labores de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión, en los periodos en que se efectúen trabajos de conservación en dicha área. Para tales efectos, el Inspector Fiscal notificará por escrito al Concesionario la fecha de inicio de estos trabajos, dentro de los 5 (cinco) días anteriores a dicha fecha. A partir de la fecha de dicha notificación se entiende suspendida la obligación de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión. El Inspector Fiscal notificará por escrito al Concesionario la fecha a partir de la cual se reanudarán sus obligaciones en materia de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión.

Para dar cumplimiento a lo anterior, SCAA procede según la siguiente clasificación de sus áreas a cargo:

Inmuebles entregados en subconcesión: SCAA, a través de los contratos celebrados con cada uno de sus subconcesionarios, exige a sus subconcesionario el mantener limpia y libre de plagas y desperdicios el área subconcesionada. Además, exige el cumplimiento de las disposiciones que dicte SCAA en lo referente a aseo y recolección de basura.

Áreas comunes, oficinas SCAA y oficinas de la Inspección Fiscal: SCAA cumple en forma permanente con la limpieza de estas áreas, de acuerdo a lo programado en el Plan de Limpieza y Aseo vigente. Previo a su entrada en vigencia, este documento es anualmente presentado por SCAA a la Inspección Fiscal para su aprobación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10.9.2.b de las BALI.

Se excluyen de las obligaciones de este servicio las siguientes áreas:

- Los edificios operativos, técnicos, logísticos y administrativos de la DGAC.
- Las oficinas y dependencias de los siguientes organismos gubernamentales existentes en el Terminal de Pasajeros: DGAC, Carabineros de Chile, Aduana, Policía Internacional y SAG.

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de Aseo en plataforma de estacionamientos de aeronaves comerciales, al menos **una vez cada 24 horas**.	u = 100 % de cumplimiento del plan anual. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad.
Áreas de Servicios Higiénicos: Efectuar aseo, como máximo **cada 3 horas.**	u = 100 % de cumplimiento del plan anual. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad.
Áreas de estacionamiento, áreas de circulación peatonal y vías de acceso lado tierra; al menos **cada 24 horas**.	u = 100 % de cumplimiento del plan anual. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ cumplimiento = \frac{\sum unidades\ de\ trabajo\ realizadas}{\sum unidades\ de\ trabajo\ programadas} \times 100\%$	Chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA, y/o planillas de control de cumplimiento, de las actividades programadas en Programa de Limpieza y Aseo vigente.
Percepción de los usuarios sobre el Servicio de Aseo de Áreas Públicas.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del servicio:

El servicio de limpieza y aseo es cubierto con personal propio de SCAA, compuesto tanto por las operarias(os) de aseo, a cargo de la ejecución de cada una las tareas programadas, como también por los Supervisores de Operaciones de SCAA, a cargo de controlar su correcta ejecución.

Dotación Mínima:

La dotación de personal en cada turno de trabajo se ajustará a las tareas previamente programadas en el Plan de Limpieza y Aseo vigente, disponiendo de al menos 2 personas por cada turno, siendo dicha cantidad aumentada conforme las necesidades del Aeropuerto.

Horarios:

- Turno A : (00:00 – 09:00 horas).
- Turno B : (08:00 – 17:00 horas).
- Turno C : (16:00 – 01:00 horas).

Nota: Los horarios son referenciales y se adecuarán conforme las necesidades del servicio.

Programa Anual de Limpieza y Aseo:

El Concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal, el primer día hábil del mes de octubre de cada año, un Programa de Aseo Periódico para su aprobación. Si el Inspector Fiscal no responde o no hace observaciones en un plazo de treinta (30) días desde su presentación, se entenderá aprobado el programa.

El objetivo fundamental de este Programa es establecer las actividades mínimas a desarrollarse en el área concesionada durante el periodo de su vigencia, referentes al cumplimiento de los estándares establecidos por SCAA en materia de limpieza y aseo.

Cabe destacar que este Programa establece un estándar mínimo de limpieza y aseo, por ende, es sólo referencial y será flexible acorde a la contingencia diaria del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

c) Servicio de Mantención de Áreas Verdes

Descripción General del Servicio Prestado:

El servicio consiste en la conservación permanente de las áreas verdes (jardines y ornato) inmersa dentro del área concesionada, conforme al proyecto de paisajismo definitivo aprobado por la Inspección Fiscal. Se prestará de acuerdo a las tareas definidas en el Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes vigente que el Concesionario presenta al Inspector Fiscal, una vez al año, para su aprobación.

Objetivo:

Conservar y mantener todas las áreas definidas en el proyecto de paisajismo aprobado por el MOP.

Calidad de Servicio:

Se han definido indicadores claves, los que garantizarían un nivel de servicio básico adecuado para los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de Mantención de Áreas Verdes	u=100% de cumplimiento del Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\% \, cumplimiento = \frac{\sum unidades \, de \, trabajo \, realizadas}{\sum unidades \, de \, trabajo \, programadas} \times 100\%$	Chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA, y/o planillas de control de cumplimiento de las actividades programadas en Programa de Mantenimiento de Áreas Verdes.
Percepción de los usuarios sobre estado de las Áreas Verdes.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Para la prestación de este servicio SCAA destinará personal propio, o bien, subcontratará al personal con la experiencia necesaria en el rubro. A su vez, evaluará el desempeño de los trabajos realizados mediante registros de verificación de cumplimiento de cada una de las actividades programadas, acorde a lo establecido en el Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes vigente.

Individualización de los recintos y/o terrenos destinados a la prestación del servicio:

Las áreas a conservar serán las ubicadas dentro del área de concesión, definidas en la especialidad de paisajismo del Proyecto de Ampliación y Mejoramiento desarrollado y aprobado por el MOP.

Horarios:

Horarios programados según planes de trabajo.

Programa Periódico de Mantención de Áreas Verdes:

El primer día hábil del mes de octubre de cada año SCAA deberá presentar, para aprobación del Inspector Fiscal, un Programa Periódico de Mantención de Áreas Verdes para el año calendario siguiente.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

d) Servicio de Gestión de Basura y Residuos

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario deberá hacerse cargo del retiro de basuras y residuos generados dentro del Área de Concesión y del traslado de los mismos hacia las zonas de acopio correspondientes, conforme al proyecto de Disposición de la Basura señalado en el artículo 2.7.4.19 de las Bases de Licitación.

El Terminal de Pasajeros dispone de un sector para el acopio de basuras y desperdicios generados en el área de concesión., el cual se encuentra alejado de las áreas de mayor movimiento de pasajeros y/o usuarios del Terminal. Por otra parte, SCAA distribuye basureros y/o papeleros en diferentes sectores del área de concesión, a fin de que los usuarios dispongan de elementos accesibles para depositar los desperdicios generados. El retiro de las basuras desde el área de concesión se encuentra a cargo de la empresa dispuesta por la Ilustre Municipalidad de Arica y se espera que dicho servicio se realice con una frecuencia de 3 veces por semana.

Objetivo:

Asegurar el retiro periódico de basuras desde el área de concesión.

Calidad de Servicio:

Se han definido indicadores claves, los que garantizarían un nivel de servicio básico adecuado para los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de Gestión de basura y residuos	u = 100 % de cumplimiento del Programa de Gestión de Basura y Residuos. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\% \, cumplimiento = \frac{\sum retiros \, realizados}{\sum retiros \, programados} \times 100\%$	Chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio de retiro de basuras desde las diferentes instalaciones del área de concesión hasta la zona temporal de acopio será cubierto con personal propio de SCAA, compuesto tanto por las Operarias(os) de Aseo y Mantención, a cargo de recolectar y disponer los diferentes residuos, como también por los Supervisores de Operaciones de SCAA, a cargo de controlar su correcta ejecución.

La dotación de personal en cada turno de trabajo se ajusta a las necesidades asociadas a las tareas previamente programadas en el Programa de Gestión de Basura y Residuos vigente.

El retiro de las basuras desde el área de concesión se encontrará a cargo de la empresa dispuesta por la Ilustre Municipalidad de Arica y se espera que dicho servicio se realice con una frecuencia de 3 veces por semana.

Horarios:

Durante la operación del Aeropuerto.

Programa de Gestión de Basura y Residuos:

El primer día hábil del mes de octubre de cada año SCAA deberá presentar, para aprobación del Inspector Fiscal, un Programa de Gestión de Basura y Residuos para el año calendario siguiente.

El Programa Anual de Gestión de Basura y Residuos deberá ser desarrollado conforme al Proyecto de Disposición de la Basura señalado en el artículo 2.7.4.19 de las Bases de Licitación, y deberá indicar, al menos, lo siguiente:

- Procedimiento de manejo integral de residuos (reciclaje), que considere el acopio y posterior clasificación y separación de los desechos sólidos y basuras que se generen dentro del Área de Concesión, así como también el traslado desde las zonas de acopio hasta las salas de basura de recepción final, incluyendo la compactación y posterior reutilización, recuperación o eliminación, según corresponda conforme a la legislación vigente, de tal forma de evitar la proliferación de plagas u olores.
- El Concesionario deberá proveer y mantener operativo, un almacén para el depósito transitorio de residuos peligrosos que se generen dentro del Área de Concesión, el cual deberá ser habilitado y dispuesto en la forma y plazos establecidos por el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, las condiciones de funcionamiento de esta instalación deberán dar cumplimiento

a lo establecido en el DAR 18 mencionado en el punto C.20 de la letra C. "Disposiciones Generales" del artículo 1.10.10 de las Bases de Licitación.

- Periodicidad con que se llevará a cabo el retiro de residuos desde las zonas de acopio.

En caso de que el programa considere la entrega de residuos y basuras a un gestor externo, este último deberá hacer entrega de una declaración jurada indicando que asume la total responsabilidad por la adecuada disposición final de la basura y residuos, junto con antecedentes que acrediten su experiencia en el rubro, todos los cuales serán remitidos al Inspector Fiscal a través del Concesionario. Dentro del plazo de 30 (treinta) días de presentados los antecedentes, el Inspector Fiscal aprobará al gestor externo, lo rechazará o solicitará antecedentes complementarios a los presentados. Si el Inspector Fiscal no responde o no remite observaciones dentro de ese plazo se entenderá aprobado el gestor externo. El Concesionario tendrá un plazo máximo de 15 (quince) días para remitir los antecedentes complementarios desde que éstos hayan sido solicitados por el Inspector Fiscal. El procedimiento se repetirá las veces que sea necesario hasta la aprobación del gestor externo por parte del Inspector Fiscal.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

e) Servicio de Señalización

Descripción General del Servicio Prestado:

El servicio es ofrecido directamente por SCAA, lo anterior cumpliendo con los objetivos de dirigir e informar al público respecto de servicios y regulaciones vigentes y consiste en:

- Proveer y mantener operativa todos los elementos de señalización dentro del Área de Concesión, que sea necesarios y estén asociados a la explotación de la obra y la operación del Aeropuerto.
- Proveer mapas de ubicación a los Pasajeros en los Terminales (al menos 2 mapas en el hall público y 1 mapa previo al ingreso al área de embarque).

Aun cuando la mantención preventiva de la señalización, incluida dentro del área de concesión, está considerada en el PACO vigente, SCAA realiza un chequeo constante de cada uno de sus componentes, verificando que estos se encuentren en óptimo estado. De ser necesaria una reparación de carácter menor, ésta será realizada por Personal de Mantenimiento de SCAA, en un plazo no superior a los 5 días hábiles; por otra parte, de resultar necesaria una intervención mayor, ésta será informada al Inspector Fiscal a través del Informe de Falla correspondiente, señalando en dicho documento los plazos y formas de solución.

Objetivo:

Mantener en buenas condiciones de presentación la señalética exterior e interior instalada según el proyecto definitivo.

Calidad de Servicio:

Se han definido indicadores claves, los que garantizarían un nivel de servicio básico adecuado para los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

Indicadores y Umbral

Servicios No Aeronáuticos No comerciales	Indicador de Servicio Umbral	Observación
Señalización	u = 100% del PACO, asociado a este ítem. En caso no poder cumplir el umbral se ejecuta una acción correctiva, la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Cada vez por actividad

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\% \, cumplimiento = \frac{\sum unidades \, de \, trabajo \, realizadas}{\sum unidades \, de \, trabajo \, programadas} \times 100\%$	Chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA. Planillas de control de cumplimiento, de las actividades programadas en PACO vigente.
Percepción de los usuarios sobre la claridad del Servicio de Señalización.	Ingreso del reclamo en el Mesón de Informaciones. Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes en el Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio de señalización es provisto directamente por la Sociedad Concesionaria, donde la mantención preventiva de la señalética está considerada en el PACO vigente.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

f) Servicio de Transporte de Equipaje

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA deberá proveer el servicio de transporte de equipaje dentro del Área de Concesión, de manera que los pasajeros puedan transportar su equipaje en las áreas públicas del Aeropuerto.

El Concesionario deberá prestar continua y permanentemente este servicio, en condiciones óptimas, mediante carros portaequipaje o similares, debiendo disponer como mínimo, 100 (cien) por cada 500.000 (quinientos mil) pasajeros embarcados el año calendario inmediatamente anterior, distribuidos convenientemente en el sector de estacionamientos públicos, en el sector de acceso al Edificio Terminal y en el sector de retiro de equipaje.

Objetivo:

Tener disponible un mínimo de 100 (cien) carros portaequipajes por cada 500.000 (quinientos mil) pasajeros embarcados el año calendario inmediatamente anterior (según lo indicado en el artículo 1.10.9.2, letra f) de las BALI) en buenas condiciones de conservación y operación, para el uso de los pasajeros que lo requieran. Se ubicarán principalmente en el acceso principal al Edificio Terminal, en la sala de llegadas y en el estacionamiento público.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Servicio de Transporte de Equipaje (Carros portaequipaje o similares en sector de estacionamientos públicos, en el sector de acceso al Edificio Terminal y en el sector de retiro de equipaje).	Presencia permanente de carros portaequipaje o similar en áreas o sectores requeridos. u <= 5 min (u: tiempo sin presencia de carros). En caso de no poder cumplir con el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	No hay.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\% \, Disponibilidad = \frac{(\sum Inspecciones \; que \; cumplen \; con \; la \; presencia \; de \; carros \;)}{(\sum Inspecciones \; totales)} \times 100\%$	Planillas de control de la presencia de carros o similar en áreas o sectores requeridos.
$\% \, Disponibilidad = \frac{(\sum Inspecciones \; que \; cumplen \; con \; el \; mínimo \; de \; carros \;)}{(\sum Inspecciones \; totales)} \times 100\%$	Planillas de control de cumplimiento, de la cantidad de carros disponibles para los usuarios.

Estructura Organizacional para la prestación del Servicio:

Será el Supervisor de Operaciones de SCAA el que a diario velará por la disposición de los carros portaequipaje, en buen estado de conservación y cantidad suficiente para los usuarios.

Horarios:

Los carros portaequipaje estarán disponibles a los usuarios durante el horario de operación del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

g) Servicio de Información a los usuarios

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA deberá prestar el servicio de información en tiempo real a los usuarios del Aeropuerto, de manera que se entregue información oportuna, clara y continua. Este servicio deberá funcionar ininterrumpidamente. Este servicio estará integrado por los siguientes sistemas o mecanismos:

1. Sistema de Información de Vuelos (FIDS)

Este sistema tendrá como finalidad entregar información a los pasajeros y público en general, especialmente referida a los vuelos que arriban y salen desde el Aeropuerto, incluyendo información sobre el arribo y ubicación de equipaje y la ubicación de puertas de embarque.

SCAA deberá proveer y mantener todos los elementos (instalaciones, equipos y personal) que sean necesarios para una adecuada operación de este Sistema en el Edificio Terminal, el cual se alimenta de la información entregada por las aerolíneas.

La operación del Sistema FIDS en las áreas públicas del Edificio Terminal será desde el Centro de Atención al Público.

2. Sistema de Megafonía (PAS)

SCAA deberá disponer de un sistema completo de megafonía para emitir distintos tipos de anuncios, tales como: llamados de embarque, arribo de vuelos, retraso de vuelos, solicitar la presencia de un pasajero en un punto específico del Aeropuerto, solicitudes de evacuación por emergencia, entre otros. Dichos anuncios deberán ser emitidos tanto en inglés como en español. El Concesionario deberá proveer y mantener todos los elementos (instalaciones, equipamiento, mobiliario y personal) que sean necesarios para una adecuada operación de este sistema, conforme a lo señalado en los artículos 2.7.4.8 y 2.7.4.14 de las Bases de Licitación. A través de este sistema se emitirá información o se efectuarán llamados a pasajeros y público en general

en el Edificio Terminal, con un nivel de audio suficiente, moderado y nítido, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.

La operación del Sistema PAS será desde el Centro de Atención al Público.

3. Sitio Web

SCAA deberá operar y mantener, en carácter permanente durante las 24 horas del día todos los días del año su sitio Web (www.aeropuertoarica.cl), el cual entrega información continua y actualizada de la concesión, indicando, al menos, sus principales características, organización, los servicios comerciales y sus operadores, horarios de funcionamiento y tarifas asociadas, información de vuelos, las compañías aéreas que operan, el Reglamento de Servicio de la Obra, un plano de ubicación al interior del Aeropuerto donde se identifique claramente la distribución de las áreas destinadas para el Centro de Atención al Público, números telefónicos y correo electrónico de contacto del *call center* asociado al Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los Usuarios. Se deberá habilitar una versión tanto en inglés como en castellano.

4. Centro de Atención al Público

El Concesionario opera las áreas de información al público dentro del Área de Concesión, las cuales están asociadas también al Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los Usuarios.

Para la prestación de este servicio, el Concesionario dispondrá de un Mesón de Informaciones, ubicado en un lugar visible dentro del hall público en el Edificio Terminal. Dicho Mesón se encuentra señalizado y atendido por personal calificado, proporcionando información gratuita de utilidad para los diferentes usuarios del Aeropuerto que lo requieran.

Los números telefónicos de contacto con el Mesón de Informaciones son +56 58 221 3416 y +56 9 4478 1009.-

5. Central Telefónica

El Concesionario deberá poner a disposición de los usuarios el Sistema de Atención de Consultas, Reclamos y Sugerencias definido en el artículo 1.9.18 de las presentes Bases de Licitación, a través de una vía telefónica (call center). Este sistema deberá proveer atención gratuita tanto en inglés como en castellano y además estar disponible para llamadas realizadas desde telefonía fija y celular.

Objetivo:

Prestar un servicio de información a los usuarios que sea oportuno, amable y de utilidad para los usuarios del Aeropuerto.

Calidad del Servicio:

Sistema de información de Vuelos (FIDS)

Indicadores y Umbral

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Observaciones
Servicio de Información a usuarios (FIDS: Sistema de Información de Vuelos)	Minutos de retraso en publicación de la información u <= 10 min En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	La información debe estar publicada en las pantallas al menos con la anticipación de llegada al aeropuerto exigida a los pasajeros.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\mu = H_{pu} - H_{ps}$	Chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA y/o Integración automático con FIDS. Horario de la información de las aerolíneas versus la información de publicación de la SCAA.

Donde,

- H_{pu} = Hora de publicación del vuelo.
- H_{ps} = Hora de anticipación de llegada al Aeropuerto exigida a los pasajeros.
- $H_{ps\ Dom}$ = Hora Estimada Salida (STD) - 1 hora Doméstico.
- H_{psInt} = Hora Estimada Salida (STD) - 2 horas Internacional.

Sistema de Megafonía (PAS)

Indicador, Umbral y Medio de Verificación

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Medio de verificación
Sistema de Megafonía (PAS)	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de cualquier falla se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

SCAA dispondrá de 2 megáfonos a disposición de las aerolíneas, para que puedan efectuar sus anuncios en caso de alguna falla temporal del sistema.

Sitio Web

Indicador, Umbral y Medio de Verificación

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Medio de verificación
Sitio Web	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de cualquier falla se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Centro de Atención al Público

Indicador, Umbral y Medio de Verificación

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Medio de verificación
Centro de Atención al Público.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Central Telefónica

Indicador, Umbral y Medio de Verificación

Sistema/ Servicio/ Sub-Servicio	Indicador de Servicio Umbral	Medio de verificación
Central Telefónica.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Será el Personal de Informaciones de SCAA el responsable de entregar la información a los usuarios, cada vez que les sea requerida. En tanto, la conservación del equipamiento antes citado se encontrará considera en el PACO vigente.

Horarios:

El servicio de información a los usuarios estará disponible durante el horario de operación del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital. 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

h) Servicio de Agua Potable, Alcantarillado y Tratamiento de Aguas Servidas.

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA proveerá los servicios de agua potable (obtención, almacenamiento y distribución), alcantarillado y tratamiento de aguas servidas a todas las instalaciones que correspondan dentro del Aeropuerto (incluye la recolección de aguas servidas).

El servicio de entrega de agua potable se sustenta por medio del proceso de captación de agua desde napas subterráneas, las que son derivadas a la planta de agua potable, para su tratamiento (cloración y abatimiento) y posterior entrega a cada cliente a través de redes de distribución primarias.

La conservación preventiva del equipamiento existente será abordada anualmente por SCAA, según lo establecido en el PACO vigente. Por su parte, las mantenciones correctivas que resultaren necesarias de llevar a cabo serán materializadas en el menor tiempo posible, procurando mantener el servicio en todo momento.

SCAA deberá establecer la metodología y los procedimientos que garanticen el abastecimiento de agua potable en forma continua y la recolección y tratamiento de las aguas servidas, dando cumplimiento de la normativa aplicable.

Para atender a lo anterior SCAA dará fiel cumplimiento al PACO vigente. Además, realizará inspecciones diarias a la Planta de Agua Potable y la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas, verificando su correcto funcionamiento. Dichas inspecciones serán registradas mediante planillas de seguimiento.

En caso de que acontezca alguna eventualidad que impida proveer Servicio de Agua Potable a los usuarios del Aeropuerto, SCAA procederá de la siguiente forma:

- Informará a la Inspección Fiscal de la contingencia y tiempo de respuesta para la solución respectiva.

- Coordinará los servicios de camión aljibe o similar, que permita suministrar del vital elemento a los servicios higiénicos y de alimentación y bebidas, prioritariamente.
- Dispondrá de personal de aseo de punto fijo en los recintos de servicios higiénicos, a fin de mantener al máximo la limpieza de los dichos recintos.

Objetivo:

Proveer de agua potable a todas las instalaciones del Aeropuerto que correspondan, así como la recolección y el tratamiento de las aguas servidas.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de Agua Potable	100 % de cumplimiento plan anual PACO. En caso de no alcanzar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	No hay observación.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\% \, cumplimiento = \frac{\sum Horas \, disponibles \, del \, servicio}{Horas \, totales \, del \, mes} \times 100\%$	Planillas de seguimiento de la disponibilidad del servicio (Tablet).

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Será el Personal de Mantención de SCAA y/o una empresa externa especializada en el rubro quien rutinariamente dará revisión al sistema de almacenamiento, cloración y distribución de agua potable del Aeropuerto, así como también quien se encargará de la mantención preventiva y/o correctiva del sistema.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

i) Servicio de Vigilancia

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA prestará el servicio de vigilancia preventiva y disuasiva tanto en las áreas públicas del Edificio Terminal como en el área de estacionamientos públicos, a través de la presencia física del personal especializado, provisto por una empresa externa o en forma propia.

Objetivo:

Proveer el servicio de vigilancia en las zonas públicas del área concesionada.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Vigilancia	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio de vigilancia será subcontratado a una empresa habilitada, o bien, será prestado en forma directa por SCAA. En cualquier caso, los Supervisores de Operaciones de SCAA controlarán la correcta ejecución del contrato y las tareas de los guardias.

Horarios:

El servicio de vigilancia se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

j) Sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA deberá proveer, operar y mantener un sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) en el Edificio Terminal de Pasajeros el que, además, apoyará al Servicio de Vigilancia definido en la letra i) del presente capítulo. El diseño e implementación de dicho Sistema deberá realizarse en base a las especificaciones contenidas en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP e indicado en el artículo 1.4.4 de las Bases de Licitación.

SCAA deberá considerar todos los elementos necesarios (instalaciones, equipamiento, mobiliario y personal) para la adecuada prestación de este servicio, conforme a lo señalado en el artículo 2.7.4.14 de las Bases de Licitación.

La operación del Sistema CCTV deberá ser centralizada a través de una Central de Control, que deberá ser habilitada, operada y mantenida por el Concesionario, conforme a lo establecido en el artículo 2.9.4 de las Bases de Licitación.

La señal del Sistema CCTV deberá ser replicada a las dependencias AVSEC de la DGAC y deberá disponer de un mecanismo que permita a la DGAC, por razones de seguridad, tomar el control de este sistema desde sus dependencias AVSEC y disponer, en cualquier momento, de los registros de grabación.

Adicionalmente SCAA deberá habilitar una Central de Control para la DGAC, considerando todos los elementos necesarios para su funcionamiento (instalaciones, equipamiento y mobiliario), la cual deberá estar ubicada en dependencias de la AVSEC conforme al Anteproyecto Referencial entregado por el MOP. Lo anterior, es sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación.

Objetivo:

Proveer el servicio Sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) en las condiciones antes descritas.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será prestado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones.

Horarios:

El servicio de Sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto, en forma continua e ininterrumpida.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

k) Servicio de Entretención

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario deberá proveer el Servicio de Entretención a los pasajeros que se encuentren en las áreas de espera, tanto en el Hall Público como en las salas de embarque del Edificio Terminal. Para tales efectos, deberá considerar la habilitación de, al menos, juegos infantiles y áreas destinadas

a actividades de connotación cultural (literaria y/o artística), así como también de programación audiovisual de entretención, incluyendo, por ejemplo, música e información noticiosa y/o educativa. La programación audiovisual deberá incluir contenido representativo de la Región de Arica y Parinacota.

El Concesionario deberá proveer este servicio considerando, al menos, lo siguiente:

- 1 (un) área de 3x3 m, destinada a la instalación de juegos infantiles.
- 1 (un) área de 3x3 m destinada a actividades de connotación cultural.
- 6 (seis) pantallas para el funcionamiento de un canal interno de televisión. Estas pantallas deberán estar separadas una de otra a una distancia tal que todos los pasajeros tengan acceso a ellas desde el lugar en que se encuentren. El tamaño de las pantallas deberá ser, al menos, de 46 (cuarenta y seis) pulgadas cada una.

El Concesionario deberá elaborar una propuesta del Programa Anual del Servicio de Entretención como parte del Manual de Operación, en la forma y plazo establecidos en el artículo 1.10.4 de las presentes Bases de Licitación y deberá incluir, al menos, una descripción de los servicios, el área de cobertura, la definición del contenido mínimo representativo de la región, según lo señalado en el primer párrafo, la intensidad del sonido medida en dB (decibeles), dotación de personal, horarios de funcionamiento, calendario de actividades y reglamento interno. En particular, respecto del canal interno de televisión se deberá incluir la guía de programas asociada.

El primer día hábil del mes de octubre de cada año, el Concesionario deberá presentar, para la aprobación del Inspector Fiscal, el Programa Anual del Servicio de Entretención para el año calendario siguiente. Si el Inspector Fiscal no se pronuncia en un plazo de 30 (treinta) días desde su presentación, se entenderá aprobado el programa. Si el Inspector Fiscal efectuare observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo máximo de 30 (treinta) días contados desde la notificación de las observaciones, para corregirlas y hacer entrega del nuevo programa al Inspector Fiscal para su aprobación. En caso de existir nuevas observaciones, regirá el mismo procedimiento, hasta obtener la aprobación del Programa.

Objetivo:

Proveer el Servicio de Entretención en las condiciones antes descritas.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Entretención	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será prestado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones.

Horarios:

El Servicio de Entretención se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto, en forma continua e ininterrumpida.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

l) Servicio de conexión Inalámbrica a Internet

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA proveerá el servicio de conexión inalámbrica a internet en las áreas destinadas al tránsito de pasajeros y sus acompañantes al interior del Edificio Terminal. Este servicio deberá cumplir con las siguientes condiciones técnicas:

- Posibilitar la conexión en patrones predeterminados, mejorando el rendimiento al focalizar la señal en los usuarios conectados a la red.
- Asegurar la privacidad mediante la encriptación de cada una de las conexiones de usuarios utilizando, por ejemplo, un portal captivo.

- Determinar cuotas de navegación basadas en cantidad de datos transferidos y/o tiempo de conexión. Toda cuota de navegación deberá ser, al menos, de 50Mb de transferencia de datos, 120 (ciento veinte) minutos de conexiones ininterrumpidas, o una mezcla de ellas, y deberá ser restablecida como máximo cada 6 (seis) horas.
- Considerar un *throughput* (velocidad de transferencia de datos) mínimo de 1Mb/s por usuario, y se permitirá una disminución de la misma hasta en un 50% (cincuenta por ciento) en hora punta, la cual no podrá prolongarse más allá de 2 (dos) horas, continuas o discontinuas, al día.
- Considerar como equipos clientes, todo dispositivo que posea interfaz *WiFi* compatible con norma 802.11 b/g/n o la que la reemplace.
- Considerar la implementación de tantos equipos repetidores como sea necesario para dar cobertura dentro del Edificio Terminal y permitir una conexión efectiva, considerando como mínimo los parámetros citados precedentemente.
- Los equipos repetidores deberán cumplir la norma técnica para el servicio de banda local.
- Los *routers* que proveerán el servicio deberán integrarse con el SIC-NS establecido en el artículo 1.10.18 de las Bases de Licitación, registrando información sobre la provisión general del servicio, especialmente para dar cumplimiento de los parámetros exigidos.

SCAA, el primer día hábil del mes de octubre de cada año, presentará al IF un informe con la actualización de la velocidad de transferencia de datos del servicio para el año calendario siguiente.

Objetivo:

Proveer el servicio de conexión inalámbrica a internet en las áreas destinadas al tránsito de pasajeros y sus acompañantes al interior del Edificio Terminal.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Conexión Inalámbrica a Internet	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será prestado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones, siendo el personal de Informática el responsable directo de su control.

Horarios:

El servicio de conexión inalámbrica a internet se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto, en forma continua e ininterrumpida.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

m) Servicio de Enchufes para Carga de Dispositivos Electrónicos

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA deberá proveer enchufes para la carga de dispositivos electrónicos en todas las áreas destinadas al tránsito de pasajeros y sus acompañantes al interior del Edificio Terminal, en especial en las áreas de espera y embarque y en el hall público, considerando la capacidad del Edificio Terminal, lo cual deberá ser propuesto en el Proyecto de Ingeniería Definitiva y aprobado por el Inspector Fiscal. Para tales efectos, se deberán habilitar sectores para carga de teléfonos celulares, incluyendo cargadores de diferentes modelos de equipos, los cuales deberán ser compatibles en todo momento con cualquier modelo de equipo utilizado por los usuarios del Aeropuerto.

Este servicio podrá ser prestado a través de quioscos o tótems y enchufes bajos los asientos en las salas de espera (*hot seats*).

Objetivo:

Proveer el servicio de enchufes para la carga de dispositivos electrónicos en todas las áreas destinadas al tránsito de pasajeros y sus acompañantes al interior del Edificio Terminal.

Calidad de servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de enchufes para la carga de dispositivos electrónicos	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes por este concepto. En caso de superar el umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será prestado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones, incluida su mantención.

Horarios:

El servicio de enchufes para la carga de dispositivos electrónico se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto, en forma continua e ininterrumpida.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

n) Servicio de Asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario deberá proporcionar, en forma continua e ininterrumpida, la asistencia a los pasajeros con movilidad reducida para el embarque y/o desembarque, trasladando, asistiendo y ayudando al pasajero y su equipaje en todo momento durante su paso por el Aeropuerto, para lo cual deberá contar con personal de apoyo (ya sea propio o subcontratado) y sillas de ruedas o cualquier otro tipo de asistencia adicional, para dar cumplimiento a las exigencias mínimas y a los programas anuales a los que se refiere el artículo 1.10.17 de las Bases de Licitación.

Para la prestación de este servicio el Concesionario deberá considerar, al menos, los siguientes procesos:

- Llegada y Salida del Aeropuerto: Entre las áreas de acceso al Aeropuerto (Estacionamientos Públicos, Áreas para Transporte Terrestre de Pasajeros, entre otros) y el "punto de encuentro".
- Embarque/Desembarque: Entre el "punto de encuentro" y las puertas de embarque/desembarque.
- Embarque/Desembarque: Entre el "punto de encuentro" y la puerta de la aeronave (a nivel de la plataforma), para las operaciones de Embarque/Desembarque remoto.
- Tránsito/Conexiones: Incluye, según corresponda, procedimientos de embarque, desembarque, y traslados a través del Edificio Terminal.

Cada "punto de encuentro" mencionado anteriormente será el área donde los pasajeros con movilidad reducida podrán requerir la prestación de este servicio, para lo cual se podrán utilizar quioscos o tótems, y deberán estar ubicados en las zonas de acceso al Aeropuerto (Estacionamientos Públicos, Áreas para Transporte Terrestre de Pasajeros, entre otros), en las zonas de acceso al Edificio Terminal, y en las puertas de desembarque, considerando en este último caso, al menos, 1 (un) quiosco o tótem por cada 2 (dos) de ellas. Dichos puntos de encuentro deberán estar señalizados claramente y contar con información básica sobre el Aeropuerto en formatos accesibles.

Lo anterior, sin perjuicio de que el desplazamiento realizado por el Concesionario desde el mostrador de facturación o counters a la puerta de embarque, pasando los controles de emigración; Aduanas y Seguridad; debe ser realizado bajo la responsabilidad de la compañía aérea de acuerdo a los procedimientos y normas internacionales.

El Concesionario deberá habilitar como parte del Servicio de Información a los Usuarios el mecanismo para que los pasajeros puedan requerir el servicio.El Concesionario deberá habilitar como parte del Servicio de Información a los Usuarios el mecanismo para que los pasajeros puedan requerir el servicio.

El Concesionario contará con un seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros, destinado a cubrir aquellos daños que, con motivo de las actividades de explotación de las obras, sufran terceros en sus bienes y/o en sus personas y que hubiesen acontecido dentro del Área de Concesión o en su vecindad inmediata. Dicho seguro sólo opera en caso de que se determine que la Sociedad Concesionaria o el Ministerio de Obras Públicas tengan responsabilidad civil en la ocurrencia de cualquier daño, y que éstos sean condenados mediante una sentencia judicial afirme.

Prestaciones excluidas del Servicio de Asistencia

El Servicio de Asistencia no comprenderá la prestación de servicios que no estén expresamente indicados en este Programa. En particular, aunque sin limitación, se excluye del Servicio de Asistencia cualquier prestación de salud y/o alimentación, asistencia médica, paramédica o dental, atención de enfermería y/o cuidado de enfermos, pacientes o personas heridas o accidentadas. Igualmente, se excluye en los mismos términos la asistencia al acompañante del PMR.

Pasos a seguir para utilizar el Servicio de Asistencia a PMR

Para pasajeros saliendo o arribando al Aeropuerto y que necesiten la prestación del servicio PMR, se dispondrán las siguientes modalidades de operación:

- **Realizar una solicitud de asistencia embarcando en el Aeropuerto de Arica con previo aviso (48 horas de antelación):**

  El PMR y/o su acompañante podrán solicitar la asistencia comunicándose a los fonos +56 58 221 34 16 o +56 9 4478 1009, o bien, a la casilla de correo electrónico informaciones@aeropuertoarica.cl, registrando el nombre, RUT, correo electrónico y teléfono de contacto, señalando el número del vuelo y la hora que solicita el servicio.

  El personal de informaciones que lo atienda responderá su solicitud entregando su nombre y una ID de identificación del servicio.

  Al llegar al terminal aéreo podrá estacionarse en el estacionamiento público o detenerse en el sector habilitado y debidamente identificado para PMR. En caso de venir con algún acompañante, éste deberá acercarse al Mesón de Informaciones y confirmar el requerimiento de asistencia con la ID entregada. En caso de no venir con acompañante deberá llamar por teléfono al Mesón de Informaciones, entregando su ID y señalando el lugar en que se encuentra (el número teléfono estará dispuesto en el sector de estacionamiento antes señalado). Su solicitud será confirmada y se registrará la hora de dicha confirmación, así como la hora de inicio efectivo del servicio.

  El tiempo de espera del pasajero será contabilizado desde la hora en que se confirme el servicio hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia embarcando en el Aeropuerto de Arica sin previo aviso:**

  El PMR y/o su acompañante podrán solicitar la asistencia registrando su nombre, RUT, correo electrónico y teléfono de contacto, señalando el requerimiento de asistencia para PMR en el Mesón de Informaciones. El personal de Informaciones que lo atienda responderá su solicitud entregando su ID de identificación del servicio. Su solicitud será confirmada y se registrará la hora de dicha confirmación, así como la hora de inicio efectivo del servicio.

  El tiempo de espera del pasajero será contabilizado desde la hora en que se confirme el servicio hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia desembarcando en Aeropuerto de Arica con previo aviso (48 horas de antelación):**

  El PMR, su acompañante y/o la compañía aérea que lo transporta, podrán solicitar la asistencia comunicándose al fono +56 58 221 34 16 o +56 9 4478 1009, o al correo electrónico de Informaciones del Aeropuerto de Arica: informaciones@aeropuertoarica.cl, registrando su nombre, RUT, correo electrónico, teléfono de contacto, el número del vuelo y la hora en que solicita el servicio. El personal de Informaciones que atienda responderá su solicitud entregando su nombre y una ID de identificación del servicio.

  Al llegar el vuelo al Aeropuerto de Arica con el PMR solicitante, la compañía aérea dispondrá de una de las sillas de ruedas entregada por la Concesionaria en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (en plataforma, frente a la puerta del avión). La compañía aérea desembarcará al PMR, quien será recibido por el personal de asistencia de la Concesionaria (en la puerta de desembarque o en plataforma, según corresponda), pasando por las salas de arribo nacional o internacional hasta el lugar o medio de transporte que lo trasladará.

  El tiempo de espera será contabilizado desde la hora en que la compañía aérea desembarque y entregue al pasajero en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (a nivel de plataforma, frente a la puerta del avión) hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia desembarcando en Aeropuerto de Arica sin previo aviso.**

  El PMR, su acompañante y/o la compañía aérea que lo transporta, podrán solicitar la asistencia comunicándose al Mesón de Informaciones, registrando su nombre, RUT, correo electrónico, teléfono de contacto, y el requerimiento de asistencia. El personal de Informaciones que atienda responderá su solicitud entregando un ID de identificación del servicio.

  Al llegar el vuelo al Aeropuerto de Arica con el PMR solicitante, la compañía aérea dispondrá de una de las sillas de ruedas entregada por la Concesionaria en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (en plataforma, frente a la puerta del avión). La compañía aérea desembarcará al PMR, quien será recibido por el personal de asistencia de la Concesionaria (en la puerta de desembarque o en plataforma, según corresponda), pasando por las salas de arribo nacional o internacional hasta el lugar o medio de transporte que lo trasladará.

  El tiempo de espera será contabilizado desde la hora en que la compañía aérea desembarque y entregue al pasajero en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (a nivel de plataforma, frente a la puerta del avión) hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Otros casos a considerar:**

  En particular, respecto de las asistencias con previo aviso, la solicitud del Servicio de Asistencia caducará y, por tanto, quedará sin efecto, cuando el PMR no se presente en la forma dispuesta, transcurridos 15 (quince) minutos desde la hora de encuentro con previo aviso.

  En caso de retrasos de vuelos, la Sociedad Concesionaria procederá a cancelar la solicitud de asistencia, ingresando el motivo de dicha cancelación en el sistema y generará una nueva solicitud con la hora del vuelo reprogramado.

  El pasajero que requiera el servicio de asistencia para embarcar deberá presentarse en el Punto de Encuentro con una antelación mínima de 20 minutos al horario establecido por la compañía aérea para su presentación en Aeropuerto; la Concesionaria no será responsable de la pérdida del vuelo en caso de retrasos atribuibles al pasajero. Sólo en aquellos casos en que exista un atraso atribuible en su totalidad a la Sociedad Concesionaria, se establece que esta última

deberá responder por los perjuicios ocasionados (debidamente comprobados y consensuados con el PMR afectado).

Lo anterior sin perjuicio que el PMR deberá informarse acabada y oportunamente acerca de todos los procedimientos, trámites, gestiones, controles, pagos de reciprocidad, documentación, obligaciones, exigencias, restricciones y/o limitaciones aplicables en Chile al transporte aéreo y, en particular, aunque sin limitación, a los procesos de embarque, desembarque, tránsito y conexiones, y de los tiempos que puede acarrear el respeto de todo lo anterior.

Se entenderá como Inicio del Servicio de Asistencia el momento en que el personal de la Concesionaria dispuesto para este efecto se apersone y entable contacto presencial con el PMR.

Se entenderá como Término normal o anticipado del Servicio de Asistencia al haberse completado el proceso de traslado del PMR o no se presenta, respectivamente.

Sin perjuicio de lo anterior de la facultad de la Concesionaria, de ponerle término anticipado a su prestación, en los casos siguientes:

- Por razones de seguridad de la operación aérea y la de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto, la Concesionaria no prestará y/o podrá finalizar anticipadamente el Servicio de Asistencia ya iniciado, redireccionando al punto de encuentro.
- Por instrucciones de la Compañía Aérea respectiva o de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no se encontraren en condiciones de salud, físicas, psíquicas y/o sensoriales de ser transportados en aeronaves, redireccionando al punto de encuentro.
- Que el usuario se encontrara en estado de intemperancia y/o bajo los efectos del alcohol, drogas u otras sustancias.
- Requirieren asistencia médica inmediata, o tuvieren un trato o actitud agresiva y/o violenta que pusiere en peligro la integridad del personal del Servicio de Asistencia o de cualquier otro tercero en el Aeropuerto. En este caso, se trasladará al sector público, con apoyo del personal de Seguridad de la Sociedad Concesionaria y/o Carabinero de Servicio.
- Por su parte el propio PMR podrá rechazar el Servicio de Asistencia una vez iniciado, cuando su decisión constare expresamente o por escrito y no pudiere afectar la seguridad de la operación aeroportuaria ni la de los demás Pasajeros, tripulantes y usuarios del Aeropuerto.

La Concesionaria se compromete a emplear esfuerzos razonables para proveer el Servicio de Asistencia de manera que el PMR pueda embarcar en forma oportuna.

Ante casos excepcionales, donde habiendo iniciado el servicio de asistencia a PMR se produzca una evacuación, por sismo, objeto o bulto abandonado en el Terminal de Pasajeros, u otro suceso de fuerza mayor, dicho servicio no incluirá un costo extra, hasta que se regularice la situación.

Objetivo

Proporcionar, en forma continua e ininterrumpida, la asistencia a los PMR para el embarque y/o desembarque, trasladando, asistiendo y ayudando al pasajero y su equipaje en todo momento durante su paso por el Aeropuerto, de acuerdo con lo señalado en la descripción del servicio.

Calidad de Servicio:

Indicador

Asistencias a PMR dentro del umbral establecido (tiempo de espera).

Umbral (u)

Servicio de Asistencia	Umbral (tiempo de espera)
Asistencia desembarque con previo aviso	$u \leq 10$ min
Asistencia desembarque sin previo aviso	$u \leq 25$ min
Asistencia embarque con previo aviso	$u \leq 5$ min
Asistencia embarque sin previo aviso	$u \leq 25$ min

Medio de Verificación:

Planilla de registro mensual de las atenciones realizadas.

Estructura Organizacional para prestar el Servicio:

- Operación: Personal de Atención al Público.
- Supervisión: Supervisor de Operaciones.
- Mantención: Personal interno o externo de SCAA.

Horario:

Este servicio deberá funcionar todos los días del año, en un horario que permita cubrir la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

o) Servicio de Redes para Comunicaciones y Datos

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA será responsable de la instalación, mantención y administración de la totalidad de las redes de comunicación y datos en el Área de Concesión, para lo cual deberá tener conectividad directa con los portadores externos del rubro interesados en ofrecer su servicio en el Aeropuerto.

SCAA prorrateará los costos de administración y mantención a los usuarios del Aeropuerto, excluyendo a la DGAC, lo que será aprobado por el Inspector Fiscal. En caso de que la DGAC requiera utilizar canalizaciones del Terminal de Pasajeros (y esto sea técnicamente factible), no estará afecta a cobro por ello.

Objetivo:

Que el Aeropuerto cuente con una red de comunicaciones y datos, permitiendo el acceso por parte de los usuarios a los servicios disponibles en el mercado.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de redes para comunicaciones y datos	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes. En caso de falla se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Verificación operatividad de la red de usuarios (por medio de los diferentes servicios de comunicación). Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será prestado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones, siendo el personal de Informática el responsable directo de su control.

Horarios:

El servicio se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

p) Servicio de gestión de la infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA será responsable de la Gestión de la Infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros, organizando y coordinando a los operadores de Transporte que sean usuarios de esta infraestructura, para lo cual deberá:

- Controlar el ingreso y salida de todos los vehículos de transporte terrestre al Aeropuerto, y desde y hacia sus correspondientes áreas de estacionamiento y/o andenes para la toma de pasajeros.
- Asegurar en todo momento una amplia y correcta difusión a los usuarios, de los modos de transporte terrestre existentes en el aeropuerto, de las condiciones y tarifas vigentes según destino, y de los servicios que presten cada uno de los distintos modos de transporte terrestre, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.
- Disponer de un canal de información a usuarios para que los distintos operadores de transporte terrestre público que presten sus servicios en el aeropuerto puedan ofrecer sus servicios (ver Anexo N°27).

Objetivo:

Que el Aeropuerto cuente con una adecuada gestión de la infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte terrestre de pasajeros.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N° 24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

El servicio será supervisado directamente por SCAA y estará a cargo de su Gerencia de Operaciones.

Horarios:

El servicio se encontrará disponible durante la totalidad del horario de funcionamiento del Aeropuerto.

Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

8.1.3. **Servicios No Aeronáuticos Comerciales**

8.1.3.1. **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios**

a) Servicio de Alimentación y Bebida

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA proveerá el Servicio de Alimentación y Bebida en forma directa a los usuarios del Aeropuerto durante los horarios de operación comercial, habilitando para ello áreas para restaurante, cafetería y/o bar.

Objetivo:

Proveer de un servicio de cafetería y restaurant alimentación y bebida a los usuarios del Aeropuerto durante los horarios de operación comercial del mismo.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Alimentación y bebidas	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios, correspondientes a episodios diferentes. En caso de pasar el Umbral o de fallas en el servicio se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N° 24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Será la Gerencia de Operaciones de SCAA la encargada de velar por la disponibilidad del servicio de alimentación y bebida, según los estándares descritos precedentemente.

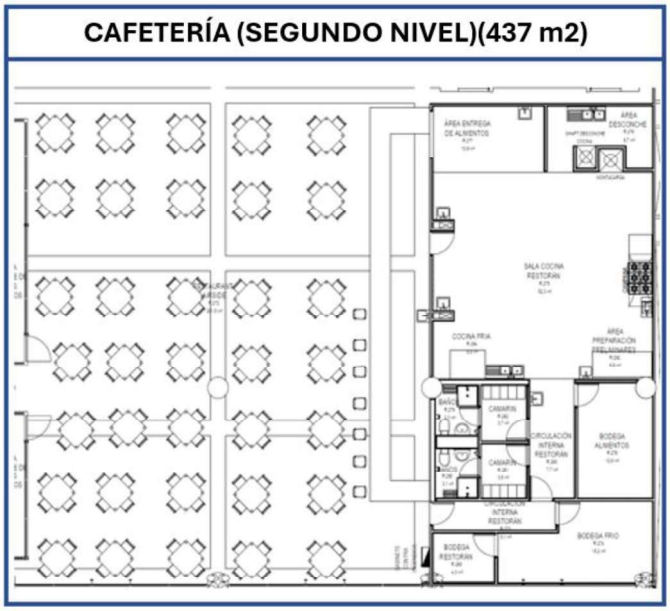
Estructura Tarifaria:

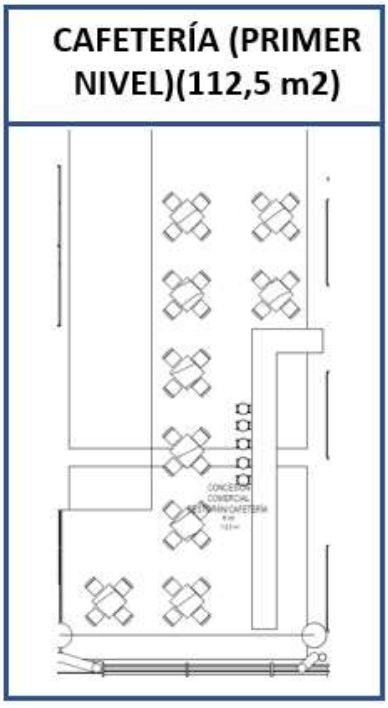
Se considera la explotación directa del servicio de parte de SCAA, motivo por el cual se descarta el cobro de una tarifa por concepto de subconcesión. En el caso de que las áreas para la explotación de estos servicios sean entregadas en subconcesión, la estructura tarifaria asociada quedará definida en el correspondiente contrato comercial.

Horarios:

El horario de funcionamiento será aquel que permita cubrir, todos los días del año, la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

Layout donde se prestarán los servicios:





Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

b) Áreas para Servicio de Comunicaciones

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario explotará áreas para Servicio de Comunicaciones para público en general, en la cantidad que amerite el volumen de pasajeros que transita por el Aeropuerto, en las áreas públicas ubicadas tanto al interior como al exterior del Edificio Terminal.

Para tales efectos, el Concesionario deberá proveer, al menos, 1 (un) área para la provisión del servicio de conexión a internet que permita obtener información, descargar y/o imprimir aquellos documentos necesarios para cumplir con los trámites asociados al servicio aeroportuario. Dicho servicio deberá estar disponible mediante quioscos o tótems ubicados en los lugares autorizados por el Inspector Fiscal, en consideración del flujo de pasajeros.

Objetivo:

Explotar áreas para servicio de comunicaciones para público en general, en la cantidad que amerite el volumen de pasajeros que transita por el Aeropuerto.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Área para servicio de comunicaciones	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos. En caso de superar el Umbral o de fallas en los sistemas se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Verificación operatividad de la red de usuarios (por medio de los diferentes servicios de comunicación). Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Será la Gerencia de Operaciones de SCAA la encargada de velar por la disponibilidad del servicio de Comunicaciones, según los estándares descritos precedentemente.

Estructura Tarifaria:

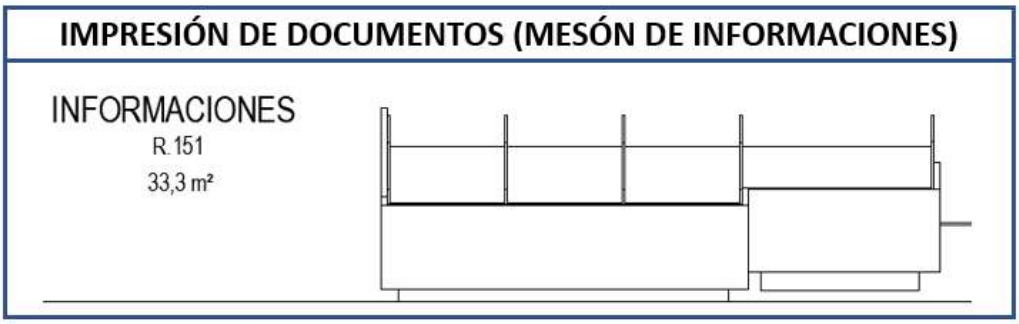
En el caso de que las áreas para la explotación de estos servicios sean entregadas en subconcesión, la estructura tarifaria asociada quedará definida en el correspondiente contrato comercial.

Horarios:

El horario de funcionamiento será aquel que permita cubrir, todos los días del año, la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

Layout donde se prestarán los servicios:





Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

c) Counters y Oficinas de apoyo para Compañías Aéreas.

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario deberá explotar las áreas de *counters* para que las compañías aéreas puedan atender y realizar el chequeo de pasajeros y equipaje, de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto.

Se entenderá por Área de *Counter* la superficie mínima de aproximadamente 7 m^2 que se compone de lo siguiente:

- 1 counter de aproximadamente 1,44 m^2.
- Un espacio para pasajeros en espera frente al *counter*.
- Un espacio para manipular y dispensar el equipaje.
- Un espacio de 0,5 m2 para letrero identificatorio ubicado sobre el *counter*. Dicho letrero será proporcionado por las compañías aéreas que ofrezcan este servicio. Toda superficie adicional a la señalada se considerará como publicidad, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.10.9.3.2 letra b) "Áreas para Publicidad y Propaganda", de las BALI.
- Sistema de separadores de fila que permitan organizar el área frente al *counter* y, al mismo tiempo, impedir la utilización de las zonas de circulación y espera.

El Terminal de Pasajeros cuenta con 16 Counters disponibles para la atención de vuelos comerciales.

Adicionalmente y de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto, el Concesionario podrá explotar Áreas para la operación de Equipos de Autochequeo de Pasajeros.

Se entenderá por Área de Equipos de Autochequeo, lo siguiente:

- Superficie mínima para instalar el equipo de Autochequeo, la cual quedará definida en el Manual de Operación, de acuerdo a la disponibilidad de espacio frente a los *counters*.
- Conexiones eléctricas para su operación.

- Espacio para pasajeros en espera frente al Autochequeo.
- Un espacio de 0,5 m^2 para letrero identificatorio sobre el Autochequeo. Toda superficie adicional a la señalada se considerará como publicidad, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.10.9.3.2 letra b) "Áreas para Publicidad y Propaganda", de las BALI.
- Señalética identificatoria del Área de Autochequeo que será proporcionada por las compañías aéreas que ofrezcan este servicio.
- Sistema de separadores de fila que permitan organizar el área frente al servicio de Autochequeo y, al mismo tiempo, impedir la utilización de las zonas de circulación y espera.

Por otro lado, el Concesionario asignará y proporcionará a las líneas aéreas, áreas para oficinas de apoyo a su operación de acuerdo a la infraestructura preexistente. Se entenderá por oficinas de apoyo toda aquella superficie, medida en metros cuadrados, destinada a actividades relacionadas con la operación aérea, tales como centro de control terrestre, equipaje perdido, sobrecosto por maleta y oficinas administrativas, exceptuando las actividades comerciales de las líneas aéreas.

Calidad del Servicio:

Será responsabilidad de cada operador aéreo el mantener una cantidad adecuada de *counters*, equipos de autochequeo y oficinas de apoyo a *counters*, para la atención de los pasajeros y sus operaciones en el Aeropuerto, velando por su óptimo estado de limpieza y conservación.

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de Counters	Disponer el 95% de los *Counters* operativos. **Counter operativo**: Aquel que está disponible y en condiciones para ser usado por la Cía. Aérea. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	No hay.

Indicador y Medio de Verificación

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ Disponibilidad = \frac{(Cantidad\ de\ Counters\ disponibles)}{(Cantidad\ de\ counters\ totales)} \times 100\%$	Planillas que contengan el seguimiento diario de la disponibilidad del servicio y/o chequeo visual e ingreso a dispositivo móvil (Tablet), a través del Supervisor de SCAA.
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad del servicio	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Los *counters,* equipos de autochequeo y oficinas de apoyo a *counters* serán entregados en subconcesión a cada uno de los operadores aéreos que presten servicios en el Aeropuerto, siendo estos últimos los responsables de su adecuada disposición a los usuarios y correcto estado de conservación. Lo anterior quedará resguardado en cada contrato de subconcesión a suscribirse entre SCAA y el correspondiente transportista aéreo.

Estructura Tarifaria:

La tarifa máxima mensual por cada m^2 de Área de *Counter* será de UF 1,0, mientras que la tarifa máxima mensual por cada m^2 de área de Autochequeo, será de UF 0,5.

La tarifa máxima mensual por cada m^2 destinado a oficinas de apoyo será de UF 1,0.

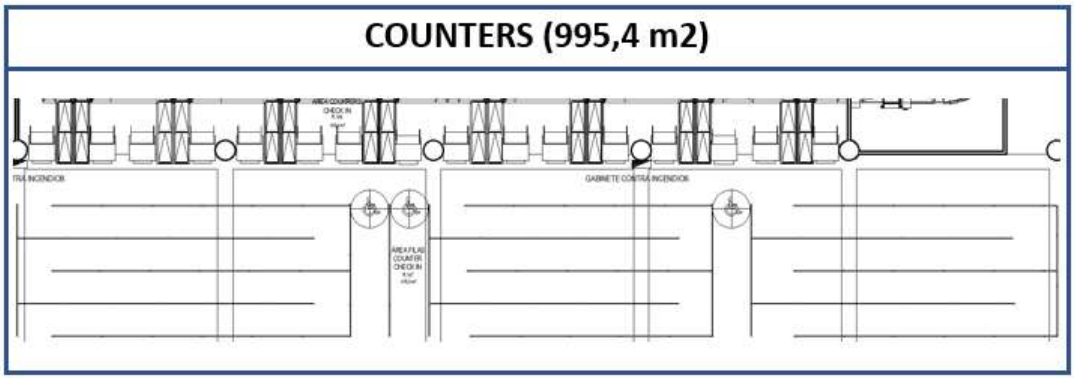
Horarios:

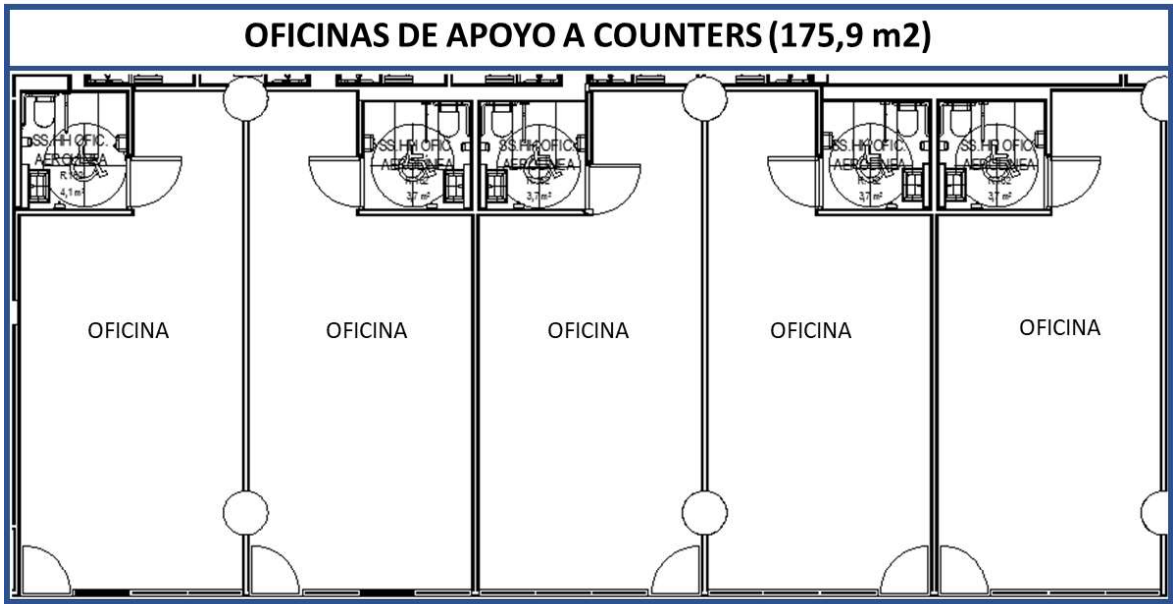
Horario funcionamiento del Aeropuerto.

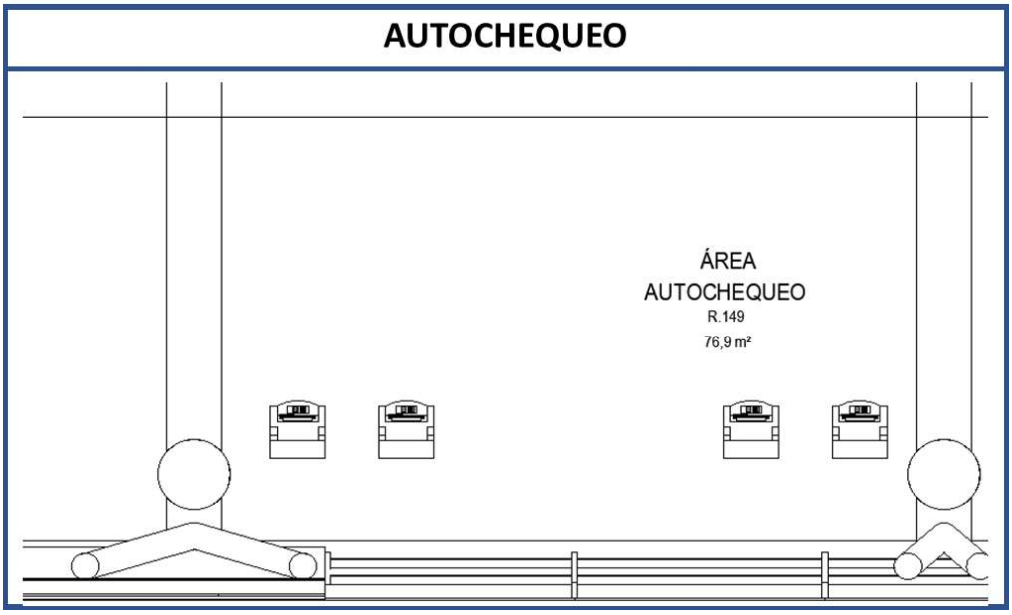
Integración con el SIC-NS

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:







Mecanismos de Asignación de Counters y Oficinas de Apoyo a Counters:

El Concesionario será responsable de gestionar la correcta asignación del uso de los *counters*, oficinas de apoyo y áreas para la operación de equipos de autochequeo. Para tales efectos, el Concesionario deberá elaborar el Mecanismo de Asignación de *Counters*, Oficinas de Apoyo y Áreas para la Operación de Equipos de Autochequeo, de acuerdo a lo establecido 1.10.4, en 1.10.10 puntos A.12 y C.15 y en 2.9.3, todos artículos de las Bases de Licitación.

d) Estacionamientos Públicos para Vehículos en General

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA fijará la tarifa de los estacionamientos públicos para vehículos en general no excediendo la tarifa máxima dispuesta en las Bases de Licitación.

Para la explotación de este servicio, SCAA respetará los siguientes estándares:

- El tiempo de cobro será por tiempo de uso efectivo, siendo el minuto la unidad de tiempo a utilizar como base de cobro., si la permanencia del vehículo es menos de 10 minutos, estará exento de pago.

- El límite máximo diario de tiempo a cobrar por el Concesionario será el equivalente a seis horas de uso efectivo. Sin perjuicio de lo anterior, SCAA podrá destinar áreas para custodia de vehículos, debidamente señalizadas y delimitadas, distintas a las áreas de estacionamiento público para vehículos en general.
- En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del usuario, corresponderá a SCAA consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a este, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos.
- SCAA podrá realizar convenios tarifarios especiales por días, meses o años con empresas, instituciones u otros organismos, que implique tarifas diferentes a aquellas cobradas a público en general.
- SCAA proporcionará información clara, visible y actualizada a los usuarios acerca de la cantidad de estacionamientos disponibles, tanto al ingreso como al interior de los estacionamientos.
- SCAA exhibirá de forma visible y clara en los puntos donde se realice los pagos y en los ingresos del recinto el listado de derechos y obligaciones establecidos en la Ley 20.967 que regula el cobro de servicios de estacionamientos, donde se mencionará del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía local competente en caso de infracción.
- Las áreas para estacionamientos estarán disponibles las 24 horas del día, todos los días del año (H24).
- Cada 10 de enero correspondientes a todos los años de explotación, el valor de la tarifa máxima se reajustará considerando la variación experimentada por el IPC en el año calendario inmediatamente anterior.
- El Concesionario sólo podrá cobrar tarifa por el uso de los estacionamientos públicos para vehículos en general, quedando estrictamente prohibido el cobro de una tarifa por el acceso al Aeropuerto.

Objetivo:

Tener disponible a los usuarios, los 365 días del año y en horario que permita cubrir la llegada y salida de vuelos nacionales e internacionales, los estacionamientos públicos del Aeropuerto.

Calidad de Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Observación
Servicio de estacionamientos públicos	Disponer del 95% de los estacionamientos operativos. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Se entiende como estacionamiento operativo aquel que está en condiciones de ser utilizado por los usuarios.

Indicador y Medio de Verificación:

INDICADOR	MEDIO DE VERIFICACIÓN
$\%\ Disponibilidad = \frac{(Cantidad\ de\ Estacionamientos\ disponibles)}{(\text{Cantidad de Estacionamientos totales})} \times 100\%$	Planillas que contengan el seguimiento diario de la disponibilidad del servicio (Tablet).
Percepción de los usuarios sobre disponibilidad y calidad del servicio.	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Será la Gerencia de Operaciones de SCAA la encargada de velar por la disponibilidad del servicio de estacionamientos públicos para vehículos en general, según los estándares descritos precedentemente.

Estructura Tarifaria:

Desde el 10 de enero de 2025 la tarifa, por minuto de estacionamiento, quedó definida en $34 (IVA incluido), con un máximo de cobro de 6 horas diarias. A partir de ello, cada 10 de enero el valor de la tarifa máxima por minuto se reajustará, considerando la variación del IPC en el año calendario inmediatamente anterior.

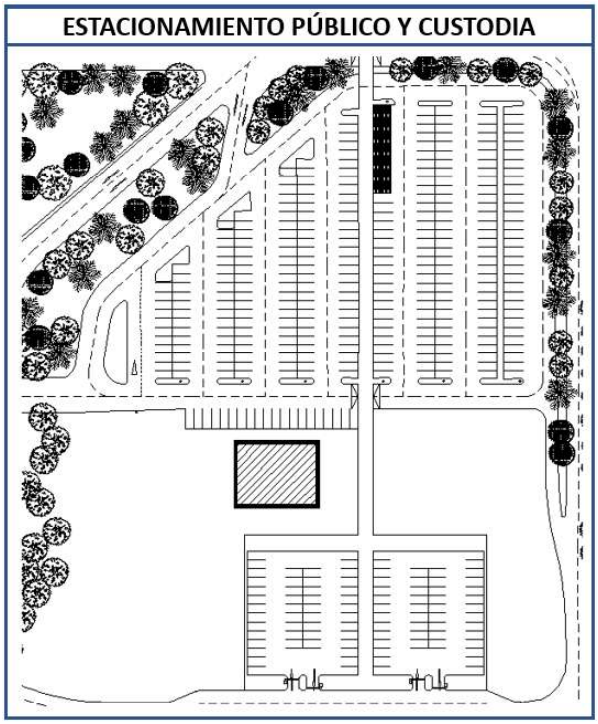
Horarios:

H-24.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Ficha Digital 2. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:



e) Áreas para Servicios Comerciales de Ámbito Financiero

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario deberá proveer, al menos, un área para bancos, casas de cambio u otros servicios financieros en el Edificio Terminal de Pasajeros. El Concesionario deberá disponer en forma permanente, en un lugar visible y claramente identificado, al menos, 1 (un) cajero automático en el hall público del Edificio Terminal y 1 (un) cajero automático en el sector de embarque luego de los controles de seguridad (AVSEC).

Objetivo:

Disponer en forma permanente del servicio de cajero automático dentro del Edificio Terminal, como también eventuales otros servicios de ámbito financiero.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Área para Servicios Comerciales de Ámbito Financiero.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Tarifaria:

Cada prestador de servicios financieros deberá exhibir a los usuarios los precios de cada uno de sus servicios, lo cual estará regulado en cada contrato de subconcesión. En tanto, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de la correspondiente subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

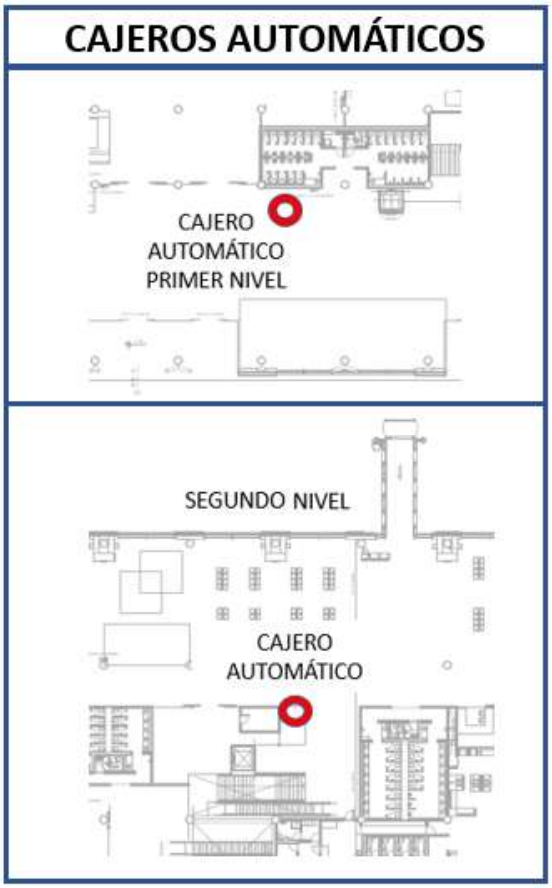
Horarios:

El horario de funcionamiento será aquel que permita cubrir, todos los días del año, la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:



f) Servicios de Gestión de Terminales de Carga

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA gestionará y explotará las áreas existentes, dispuestas en el Aeropuerto, para la operación del servicio de carga. Para ello permitirá la libre prestación de servicios de operación de carga y servicios comerciales.

Será responsabilidad de SCAA que las áreas de carga del Aeropuerto se encuentren en todo momento en adecuadas condiciones de orden, limpieza, higiene, seguridad y funcionalidad.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Gestión de Terminales de Carga.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

Las áreas para el servicio de gestión de carga serán entregadas en subconcesión a cada uno de los operadores aéreos que presten servicios en el Aeropuerto, siendo estos últimos los responsables de su adecuada disposición a los usuarios y correcto estado de conservación. Lo anterior quedará resguardado en cada contrato de subconcesión a suscribirse entre SCAA y el correspondiente transportista aéreo.

Estructura Tarifaria:

La estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de la correspondiente subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda. Lo anterior sujeto a las siguientes tarifas máximas definidas:

Tipo de Terreno	Tarifas Máximas (UF/m^2)
Terreno eriazo urbanizado	UF 0,15
Área pavimentada o losa	UF 0,20
Terreno construido	UF 0,35

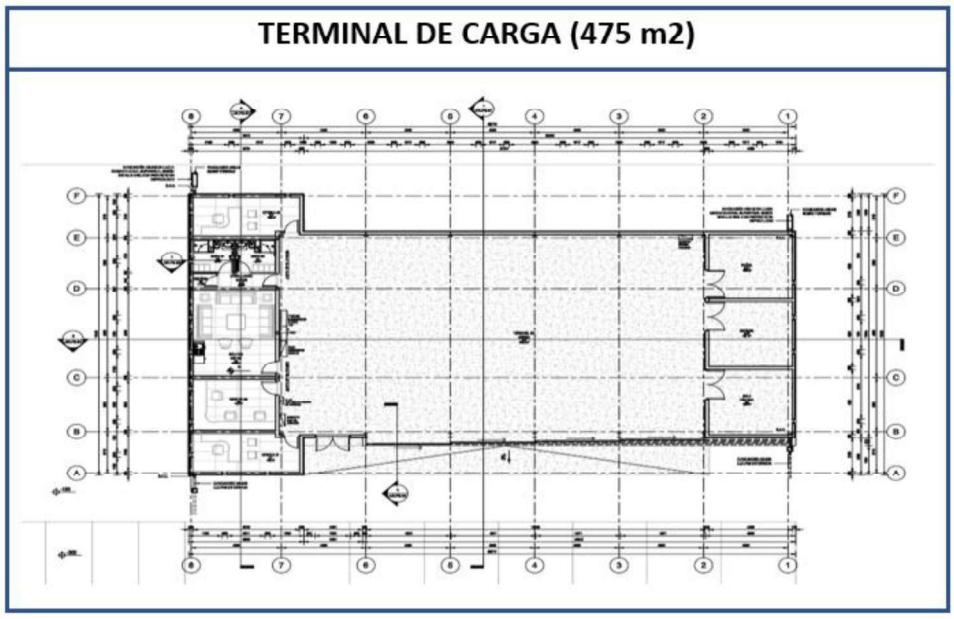
Horarios:

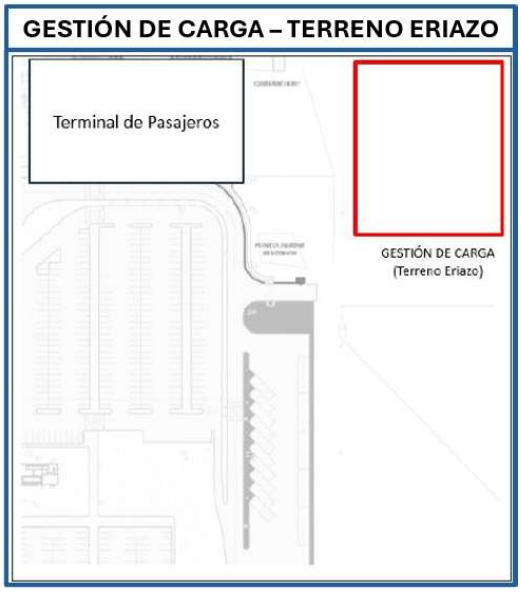
El horario de funcionamiento será aquel que permita cubrir, todos los días del año, la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:





8.1.3.2. **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Facultativos**

a) Áreas para Locales Comerciales

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario puede habilitar y explotar áreas para locales comerciales en el área terminal y en las áreas públicas exteriores a su cargo dentro del área de concesión.

Entre los servicios comerciales posibles de explotar dentro de este ítem se encuentran locales comerciales para:

- Venta de bienes de consumo, souvenir y similares.
- Arriendo de teléfonos celulares y comunicaciones privadas.
- Servicios privados de hotelería y turismo.
- Artículos de bazar, boutique y artesanía.
- Ventas de periódicos y revistas.
- Otros a proponer por el Concesionario

Objetivo:

Poner a disposición de los usuarios del Aeropuerto locales comerciales de excelencia, con una oferta de productos que permitan satisfacer las necesidades de los pasajeros que transitan por la terminal aérea.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Áreas para Locales Comerciales.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

SCAA explotará en forma directa y/o a través de terceros, las diferentes áreas definidas para la instalación de locales comerciales. En caso de realizarlo en forma directa será la Gerencia de Operaciones de SCAA la que esté a cargo de ello; en tanto, de realizarse a través de terceros, esto se hará a través de los contratos de subconcesión correspondientes.

Estructura Tarifaria:

Cada local comercial deberá exhibir a los usuarios los precios de cada uno de sus productos y/o servicios, lo cual estará regulado en cada contrato de subconcesión. En tanto, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de la correspondiente subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

Horarios:

Cada local comercial deberá atender en un horario que permita cubrir la llegada de la totalidad de los vuelos ordinarios y extraordinarios, durante los 365 días del año. Sin embargo, SCAA podrá solicitar jornadas diferenciadas de atención al público, las cuales se justificarán según corresponda y quedarán sujetas a la aprobación de parte de la Inspección Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:

SCAA presentará los layout a la Inspección Fiscal al momento de informar las condiciones de prestación del servicio.

b) Áreas para Publicidad y Propaganda

Descripción General del Servicio Prestado:

SCAA explotará este servicio en forma directa, ofreciendo espacios a quienes deseen exhibir publicidad y/o propaganda en las instalaciones del Terminal de Pasajeros. Para ello entregará parte de los muros, terrazas, tejados u otras áreas públicas a su cargo, dentro del área de concesión, excluyéndose la propaganda política.

Entre los tipos de alternativas publicitarias disponibles se tendrán:

- Espacios para *backlights.*
- Espacios para *unipoles.*
- Espacios para *tótems*.
- Espacios para pendones.
- Espacios para publicidad en carros portaequipaje.
- Espacios para letreros murales.
- Espacios para publicidad en pantallas audiovisuales.
- Espacios para eventos.
- Filmaciones.
- Otros, tales como: quioscos para la recarga de energía eléctrica de equipos electrónicos, etc.

SCAA explotará propaganda además a través del Sistema de Información de Vuelos (FIDS), respetando la proporción dentro de la superficie total de cada pantalla, 70% de información y 30% de publicidad, lo que será calificado por el Inspector Fiscal.

La publicidad y la ubicación de sus elementos, deberá ser compatible con la Señalética operativa y pública del Aeropuerto, de forma tal que no obstaculice ni disminuya la visibilidad y la debida circulación de los pasajeros. La publicidad se deberá ubicar paralela al flujo de los pasajeros, dejando las áreas que enfrentan al pasajero, libres para señalización, todo lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

Objetivo:

Tener a disposición alternativas publicitarias atractivas para los usuarios.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Áreas para Publicidad y Propaganda.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

SCAA explotará en forma directa las diferentes áreas definidas para la exhibición de publicidad y/o propaganda, siendo la Gerencia de Operaciones de SCAA la que esté a cargo de ello.

Estructura Tarifaria:

La estructura tarifaria asociada a este servicio podrá basarse en variables como ubicación de los espacios, tiempos de exhibición, modalidad empleada, cantidad de espacios requeridos, entre otras. A su vez, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de las correspondientes subconcesiones quedará definida en el respectivo acuerdo comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layouts de las áreas donde se prestarán los servicios:

SCAA presentará una propuesta de espacios publicitarios a explotar, para la aprobación de la Inspección Fiscal.

c) Servicio de Custodia, Sellado y Embalaje de Equipaje

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario podrá explotar el servicio de custodia, sellado y embalaje de equipajes, considerando para ello áreas cuyas ubicaciones no produzcan cambios sustanciales o entorpezcan los flujos de circulación de pasajeros y público, dentro del Área de Concesión, ni tampoco altere la funcionalidad ni la seguridad del Aeropuerto.

Respecto del servicio de custodia, el Concesionario debe tomar las medidas de seguridad necesarias para este efecto, debiendo informar previamente las medidas al Inspector Fiscal para su aprobación.

Objetivo:

Poner a disposición de los usuarios del Aeropuerto el servicio de custodia, sellado y embalaje de equipajes.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicio de Custodia, Sellado y Embalaje de Equipaje	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

SCAA explotará en forma directa y/o a través de terceros, las diferentes áreas definidas para el servicio de custodia, sellado y embalaje de equipajes. En caso de realizarlo en forma directa será la Gerencia de Operaciones de SCAA la que esté a cargo de ello; en tanto, de realizarse a través de terceros, esto se hará a través de los contratos de subconcesión correspondientes.

Estructura Tarifaria:

Se deberá exhibir a los usuarios los precios de cada uno de los servicios, lo cual estará regulado en cada contrato de subconcesión (en caso de entregar en subconcesión la prestación del servicio). En tanto, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de una eventual subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

Horarios:

El servicio de custodia, sellado y embalaje de equipajes deberá atender en un horario que permita cubrir la llegada de la totalidad de los vuelos ordinarios y extraordinarios, durante los 365 días del año. Sin embargo, SCAA podrá solicitar jornadas diferenciadas de atención al público, las cuales se justificarán según corresponda y quedarán sujetas a la aprobación de parte de la Inspección Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:

Se presentará propuesta en caso de explotación del servicio.

d) Servicios a Pasajeros Primera Clase y Ejecutivos

Descripción General del Servicio Prestado

SCAA explotará, dentro del área de concesión, servicios a pasajeros de primera clase y ejecutivos, tales como salones CIP/VIP, salas de conferencia, salas de trabajo personal con facilidades computacionales y de emisión/recepción de datos, entre otros, dentro del Área de Concesión.

Objetivo:

Poner a disposición de los usuarios zonas de espera con un nivel de confort superior.

Calidad del Servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Servicios a Pasajeros Primera Clase y Ejecutivos	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

SCAA podrá explotar en forma directa y/o a través de terceros, áreas para servicios a pasajeros de primera clase y ejecutivos. En caso de realizarlo en forma directa será la Gerencia de Operaciones

de SCAA la que esté a cargo de ello; en tanto, de realizarse a través de terceros, esto se hará a través de los contratos de subconcesión correspondientes.

Estructura Tarifaria:

Cada prestador deberá exhibir a los usuarios los precios de cada uno de sus servicios, lo cual estará regulado en cada contrato de subconcesión. En tanto, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de la correspondiente subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

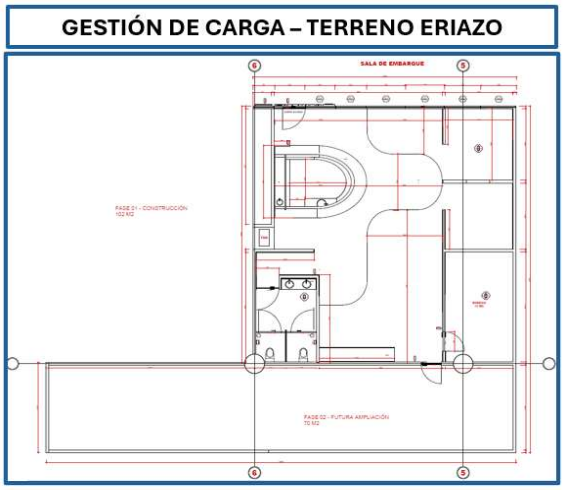
Horarios:

Horario que permita cubrir la llegada de la totalidad de los vuelos ordinarios y extraordinarios, durante los 365 días del año. Sin embargo, SCAA podrá solicitar jornadas diferenciadas de atención al público, las cuales se justificarán según corresponda y quedarán sujetas a la aprobación de parte de la Inspección Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layout de las áreas donde se prestarán los servicios:



e) Estacionamientos para Vehículos en Arriendo (Rent a Car)

Descripción General del Servicio Prestado:

El Concesionario explotará el servicio mediante la subconcesión de áreas para el estacionamiento de vehículos en arriendo y sus respectivas áreas para mesones de atención al público en el edificio Terminal de Pasajeros, de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto.

SCAA elaborará un mecanismo de asignación de estacionamiento para vehículos en arriendo (*Rent a Car*), el cual deberá propiciar el uso homogéneo del total de infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión.

Objetivo:

Proporcionar a los usuarios del Aeropuerto el servicio de arriendo de vehículos sin chofer.

Calidad del servicio:

Indicadores y Umbral

Servicio / Sub-Servicio	Criterio Medición Umbral	Medio de Verificación
Estacionamientos para vehículos en arriendo.	Tener en un periodo de 1 mes calendario un máximo de 2 reclamos de usuarios. En caso de pasar el Umbral se ejecuta una acción correctiva la cual tiene por objetivo eliminar la causa del problema y evitar que se repita. **La cartilla de acción correctiva se encuentra como Anexo N°24.**	Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias de los usuarios.

Estructura Organizacional para la Prestación del Servicio:

SCAA explotará, a través de contratos de subconcesión con terceros, las diferentes áreas definidas para la prestación del servicio de arriendo de vehículos sin chofer.

Estructura Tarifaria:

Cada prestador deberá exhibir, al menos en sus mesones de atención a los usuarios, los precios de cada uno de sus servicios, lo cual estará regulado en cada contrato de subconcesión. En tanto, la estructura tarifaria que empleará SCAA para el cobro de la correspondiente subconcesión quedará definida en el respectivo contrato comercial, donde podrán establecerse conceptos como renta mensual, porcentajes de venta, derechos de llave, entre otros, según corresponda.

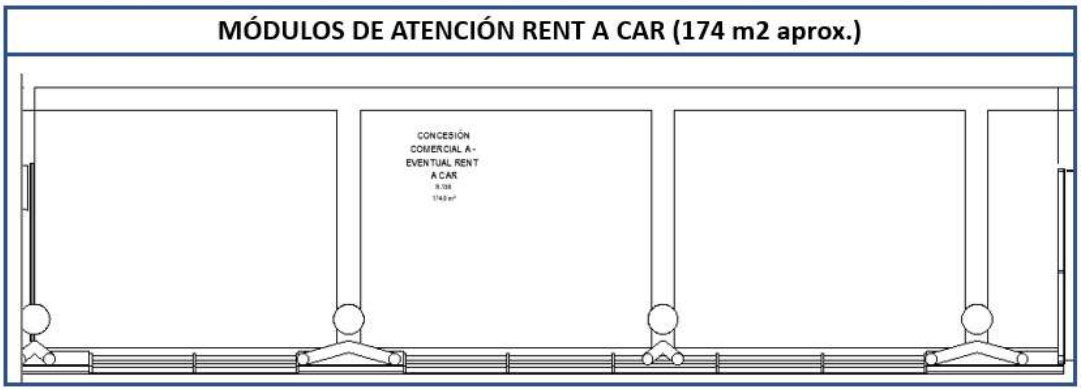
Horarios:

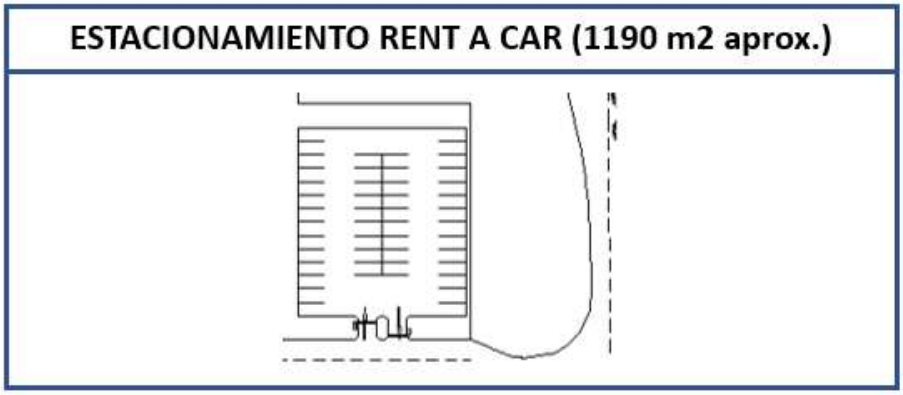
Cada empresa prestadora del servicio deberá atender en un horario que permita cubrir la llegada de la totalidad de los vuelos ordinarios y extraordinarios, durante los 365 días del año. Sin embargo, SCAA podrá solicitar jornadas diferenciadas de atención al público, las cuales se justificarán según corresponda y quedarán sujetas a la aprobación de parte de la Inspección Fiscal.

Integración con el SIC-NS:

Área Responsable	Aplicación Origen Datos	Tipo de interfaz	Periodicidad Actualización SIC-NS	Frecuencia Registro Bitácora
Operaciones	1. Sistema CRS.	Conexión Base de Datos	Diario	Por evento

Layouts de las áreas donde se prestarán los servicios:





f) Oficinas de Uso en General

El Concesionario podrá explotar áreas para oficinas de uso general, dentro del Área de Concesión.

g) Área de Desarrollo Inmobiliario

El Concesionario podrá explotar el Área de desarrollo inmobiliario indicada en el Anteproyecto Referencial e indicado en el artículo 1.4.4 de las Bases de Licitación siempre y cuando sean compatibles con la actividad aeroportuaria y complementarios con las operaciones del Aeropuerto.

h) Otros

El Concesionario podrá habilitar y/o explotar otros Servicios No Aeronáuticos dentro del Área de Concesión, siempre que ellos sean compatibles con la actividad aeronáutica, se trate de negocios lícitos de comercio –es decir, que no atenten contra la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público–, y estén de acuerdo con el Plano "Área de Concesión" del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

El Concesionario podrá prestar y/o explotar estos servicios, siempre y cuando cuente con la aprobación por escrito del DGC. Así también, las construcciones, instalaciones o mejoras necesarias para la explotación de estos servicios en las áreas públicas exteriores dentro del Área de Concesión, deberá contar previamente con la aprobación respectiva.

9. PLANES Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

Establecen las obligaciones y responsabilidades ante las diferentes situaciones o actividades que se desarrollan en la Concesión del Aeropuerto, orientando de la mejor forma posible el accionar de las diversas entidades involucradas en el ámbito aeronáutico, tanto en materia de seguridad de las operaciones

aéreas como en aquellas actividades de prevención y mantención diaria, con la finalidad de mantener coordinaciones estrechas y eficaces que puedan mitigar posibles emergencias o situaciones que afecten el normal funcionar de la Sociedad Concesionaria.

9.1. Plan de Coordinación General

La Gerencia de Operaciones de SCAA será la responsable de coordinar la interacción entre las diferentes organizaciones y subconcesionarios, etc.

Normalmente, cada subconcesionario, aerolínea u otra organización tiene un representante asignado para esta tarea. Este representante manejará toda la interacción en curso, e informará al Gerente de Operaciones de SCAA sobre el estado de las propiedades individuales.

Será el Supervisor de Operaciones de SCAA quien maneje los problemas que puedan ocurrir fuera de los horarios de oficina.

Se adjunta Plan como Anexo N°17 del presente Reglamento.

9.2. Plan de Emergencia del Concesionario

El Plan de Emergencias establece el actuar y la coordinación rápida, oportuna y eficaz, del personal designado y el material dispuesto para una emergencia, además de las acciones necesarias para el control de ésta. Lo anterior con el fin de minimizar las afecciones o consecuencias hacia las personas, las instalaciones, los bienes materiales y las operaciones de la Concesión.

9.3. Plan de Prevención de Riegos

SCAA cuenta con un Plan de Prevención de Riegos para la Etapa de Explotación, el cual se adjunta al Programa de Gestión Sustentable, Etapa de Explotación (ver Anexo N°22).

9.4. Procedimiento ante Accidente de Aeronaves Dentro del Aeropuerto

Para este tipo de Procedimiento, el Gerente de Operaciones de SCAA deberá constituirse en el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y se procederá de acuerdo con el Plan de Emergencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

9.5. **Procedimiento ante Accidente de Aeronaves Fuera del Aeropuerto**

Para este tipo de Procedimiento, el Gerente de Operaciones de SCAA deberá constituirse en el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y se procederá de acuerdo con el Plan de Emergencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

10. ANEXOS

- ANEXO 1: Plano Área de Concesión.
- ANEXO 2: Procedimiento de Registro de Bienes Afectos a la Concesión.
- ANEXO 3: Organigrama SCAA.
- ANEXO 4: Mecanismo de Asignación de Sistemas de Embarque/Desembarque.
- ANEXO 5: Mecanismo de Asignación de las Cintas para el Retiro de Equipaje.
- ANEXO 6: Mecanismo de Asignación de Áreas para Servicios en Plataforma.
- ANEXO 7: Mecanismo de Asignación de Estacionamientos para Vehículos en Arriendo.
- ANEXO 8: Mecanismo de Asignación de Counters y Equipos de Autochequeo.
- ANEXO 9: Mecanismo de Asignación de Oficinas de Apoyo.
- ANEXO 10: Mecanismo de Asignación de Áreas para Servicios de Operación de Carga.
- ANEXO 11: Programa Anual del Servicio de Asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida, año 2025.
- ANEXO 12: Programa Anual del Servicio de Vigilancia, año 2025.
- ANEXO 13: Programa Anual de Aseo Periódico, año 2025.
- ANEXO 14: Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes, año 2025.
- ANEXO 15: Programa Anual de Gestión de Basura y Residuos, año 2025.
- ANEXO 16: Plan de Manejo Ambiental y Territorial.
- ANEXO 17: Plan de Coordinación General.
- ANEXO 18: Sistema de Consultas, Reclamos y Sugerencias.
- ANEXO 19: Manual para la explotación de locales comerciales y oficinas.
- ANEXO 20: Manual para la construcción de locales comerciales y oficinas.
- ANEXO 21: Procedimiento Carros Portaequipajes.
- ANEXO 22: Programa de Gestión Sustentable.
- ANEXO 23: Plan de Conservación de la Obra.
- ANEXO 24: Cartilla de acción correctiva.
- ANEXO 25: Plan de Contingencias Ciberseguridad.
- ANEXO 26: RCA N°023/2018 que califica ambientalmente el proyecto “Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica”.

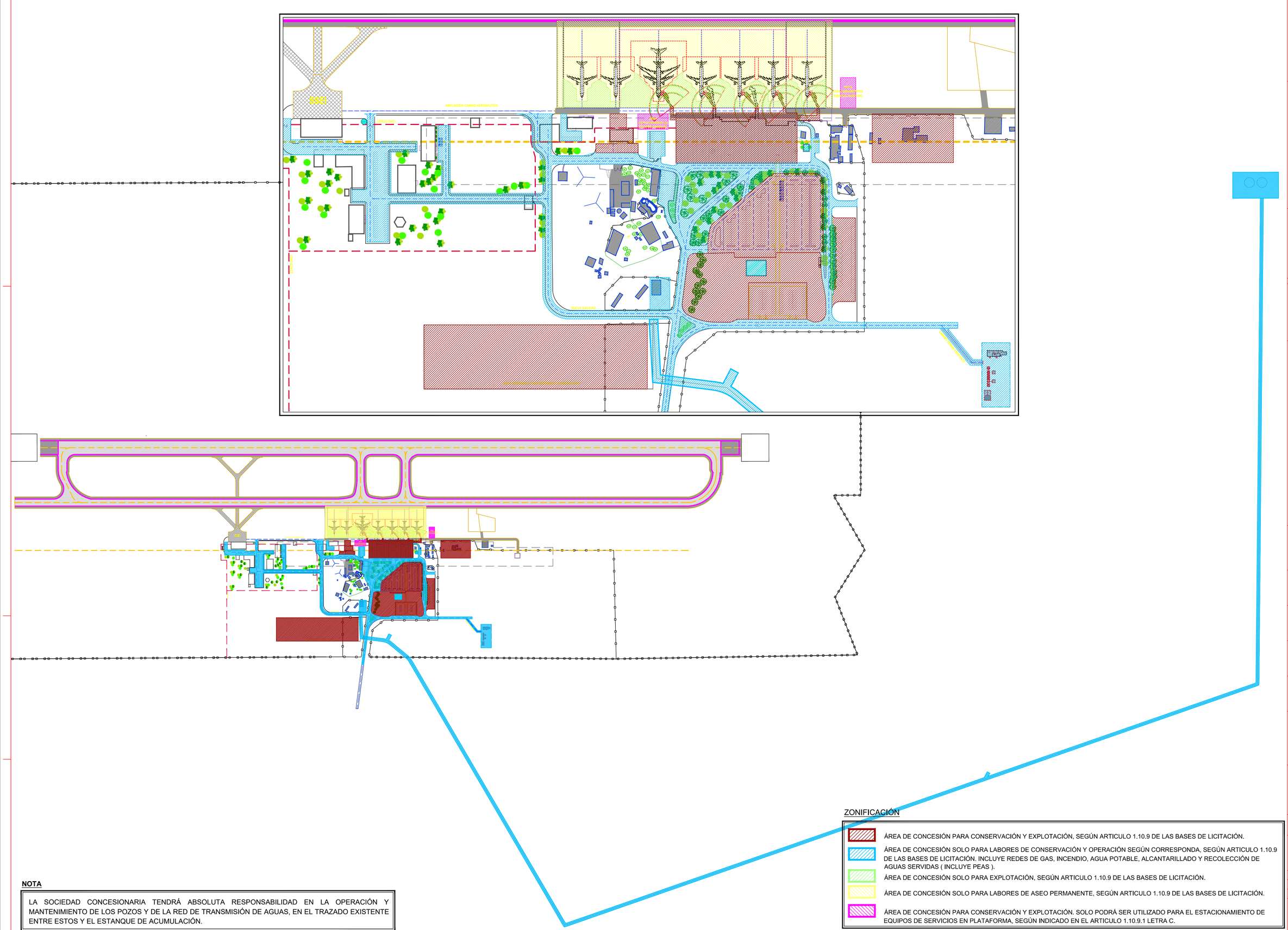
- ANEXO 27: Mecanismo de Asignación de la Infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros.
- ANEXO 28: Inventario de Bienes Afectos a la Concesión año 2025.
- ANEXO 29: Plan de Emergencias.
- ANEXO 30: Matrices de Riegos.
- ANEXO 31: Plan de Contingencias y Emergencias Medioambientales, Etapa de Explotación.
- ANEXO 32: Programa Anual del Servicio de Entretención, año 2025.

ANEXO 1

PLANO ÁREA DE CONCESIÓN

PLANTA GENERAL
ÁREA DE CONCESIÓN

S/ESC.



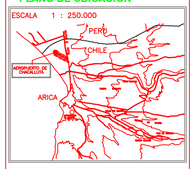
NOTA

LA SOCIEDAD CONCESIONARIA TENDRÁ ABSOLUTA RESPONSABILIDAD EN LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS POZOS Y DE LA RED DE TRANSMISIÓN DE AGUAS, EN EL TRAZADO EXISTENTE ENTRE ESTOS Y EL ESTANQUE DE ACUMULACIÓN.

ZONIFICACIÓN

- ÁREA DE CONCESIÓN PARA CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN, SEGÚN ARTICULO 1.10.9 DE LAS BASES DE LICITACIÓN.
- ÁREA DE CONCESIÓN SOLO PARA LABORES DE CONSERVACIÓN Y OPERACIÓN SEGÚN CORRESPONDA, SEGÚN ARTICULO 1.10.9 DE LAS BASES DE LICITACIÓN. INCLUYE REDES DE GAS, INCENDIO, AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y RECOLECCIÓN DE AGUAS SERVIDAS (INCLUYE PEAS).
- ÁREA DE CONCESIÓN SOLO PARA EXPLOTACIÓN, SEGÚN ARTICULO 1.10.9 DE LAS BASES DE LICITACIÓN.
- ÁREA DE CONCESIÓN SOLO PARA LABORES DE ASEO PERMANENTE, SEGÚN ARTICULO 1.10.9 DE LAS BASES DE LICITACIÓN.
- ÁREA DE CONCESIÓN PARA CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN. SOLO PODRÁ SER UTILIZADO PARA EL ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS DE SERVICIOS EN PLATAFORMA, SEGÚN INDICADO EN EL ARTICULO 1.10.9.1 LETRA C.

PLANO DE UBICACIÓN



REVISIÓN :

REV.	FECHA (dd/mm/aa)	DESCRIPCIÓN	APP.
0	OCT. 2018	CUARTA EDICION	
D	SEPT. 2016	TERCERA EDICION	
C	AGO. 2016	SEGUNDA EDICION	
B	AGO. 2016	PRIMERA EDICION	

	NOMBRE	FECHA
DISEÑO :	R.J.L.	OCT. 2016
DIBUJÓ :	V.M.E.	OCT. 2016
CONTROLÓ :	R.J.L.	OCT. 2016
APROBÓ :	R.J.L.	OCT. 2016

EMISOR :

FAIC
Ferrer & Asociados Ingenieros Consultores S.A.

Dirección:
Carlos Antúnez N° 2457
Tel.: 22341897 - 22344391

DIRECTOR NACIONAL DE AEROPUERTOS

DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

JEFE DEPARTAMENTO DE CONCESIONES AEROPORTUARIAS DAP

INSPECTOR FISCAL

JEFE PROYECTO ESPECIALISTA

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCIÓN NACIONAL DE AEROPUERTOS

Anteproyecto Referencial Aeropuerto Chacalluta de Arica Region de Arica y Parinacota

FASE DEL PROYECTO:

FASE 2 E

CONTENIDO DE LAMINA :

ÁREA DE CONCESIÓN

FECHA: OCTUBRE 2018	
LAMINA: 1/1	ESCALA: S/ESCALA
ARCHIVO MAGNETICO	ANEXO 01 Plano Area De Concesión

NORTE

ESCALA GRAFICA

REVISIÓN: 0

ANEXO 2

PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-PRBA-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03-B
	Total de Páginas	**:**	10

Original SCAA-PRBA-001– Registro de Bienes Afectos a la Concesión.
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Obsoleta, por observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03-A	Obsoleta, por observaciones de la DGAC.
03-B (una vez aprobado quedará como revisión 03)	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Agosto 2024
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Agosto 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

3.1. GERENTE GENERAL 4

3.2. GERENTE DE OPERACIONES 4

3.3. JEFE DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO 4

3.4. SUPERVISOR DE OPERACIONES 5

4. REFERENCIAS 5

5. DEFINICIONES 5

6. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO 6

6.1. INVENTARIO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN 6

6.2. VARIACIONES DEL INVENTARIO DE BIENES AFECTOS 6

6.3. INFORMACIÓN A LA INSPECCIÓN FISCAL 8

7. REGISTROS 8

8. ANEXOS 8

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo establecer el procedimiento mediante el cual la Sociedad Concesionaria mantendrá y controlará el Registro de los Bienes Afectos a la Concesión, las variaciones que del mismo se produzcan y la metodología a utilizar al momento de informar lo anterior a la Inspección Fiscal, a partir de la Puerta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2.

2. ALCANCE

El alcance del presente documento se asocia a la totalidad de los Bienes Afectos disponibles desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2; así como también aquellos que se incorporen y/o rebajen al inventario inicial según corresponda, durante la totalidad del período que dure la Concesión.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente General

- Conocer, revisar, aprobar y velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente documento.

3.2. Gerente de Operaciones

- Conocer, revisar, y velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente documento.
- Velar por el control del Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, registrando cualquier tipo de variación a la información previamente disponible.
- Informar a la Inspección Fiscal las modificaciones que se produzcan al Inventario de Bienes Afectos a la Concesión.
- Delegar la revisión del Inventario en forma periódica, a fin de mantener la información actualizada.

3.3. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

- Conocer y velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente documento.
- Mantener el control del Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, registrando cualquier tipo de variación a la información previamente disponible e informándola al Gerente de Operaciones.

- Revisar y verificar periódicamente y/o cada vez que le sea instruido la información contenida en el Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, informando las actualizaciones y/o modificaciones pertinentes al Gerente de Operaciones.

3.4. Supervisor de Operaciones

- Conocer y velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente documento.
- Revisar y verificar periódicamente y/o cada vez que le sea instruido la información contenida en el Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, informando las actualizaciones y/o modificaciones pertinentes al Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

4. REFERENCIAS

4.1. Bases de Licitación : Texto Refundido de las Bases de Licitación para la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

4.2. Reglamento de Servicio : Reglamento de Servicio de la Obra, Aeropuerto Chacalluta de Arica.

5. DEFINICIONES

5.1. BALI : Texto Refundido de las Bases de Licitación para la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

5.2. Bien Afecto a la Concesión : Es todo bien o derecho que adquiera el Concesionario a cualquier título durante la concesión y que sea calificado como tal por el Director General de Concesiones de Obras Públicas.

5.3. SCAA : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

5.4. Inventario : Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, Aeropuerto Chacalluta de Arica.

6. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

6.1. Inventario de Bienes Afectos a la Concesión

6.1.1. Para mantener el control de los Bienes Afectos a la Concesión, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.8.2 numeral 5 letra h) de las BALI, la Sociedad Concesionaria mantendrá un registro actualizado de toda la información asociada mediante un Sistema de Código QR (*Quick Response Code*). Este Sistema mantendrá el control de cada variación que exista al Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, además de registrar para cada ítem la siguientes información:

- Agrupación de los Bienes por categorías, asociando un código por cada uno de ellos.
- Descripción general del Bien.
- Marca (si se conoce).
- Modelo (si se conoce).
- Principales características técnicas.
- Número de serie y/o de identificación (si se conoce).
- Ubicación referencial.
- Variaciones del stock.
- Observaciones.
- Valorización: valor razonable (entendiéndose por tal el precio de mercado por el que puede ser intercambiado el bien o derecho entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados).

6.1.2. El detalle del Inventario de Bienes Afectos a la Concesión vigente se encontrará disponible para su revisión por parte de la Inspección Fiscal en las oficinas de la Sociedad Concesionaria.

6.2. Variaciones del Inventario de Bienes Afectos

6.2.1. Serán los Supervisores de la Sociedad Concesionaria quienes se encargarán, previa instrucción del Gerente de Operaciones y/o Jefe de Operaciones y Mantenimiento, de revisar periódicamente si existen variaciones al Inventario. En caso de ser así, estas serán oportunamente informadas a la Gerencia de Operaciones.

6.2.2. Será el Jefe de Operaciones y Mantenimiento (o, en su ausencia, el Gerente de Operaciones), el encargado de actualizar la información contenida en el Inventario, la cual deberá ser a su vez oportunamente informada a la Inspección Fiscal (ver ítem 6.3).

6.2.3. En caso de ser necesario ingresar un nuevo bien al Inventario, la metodología a utilizar será la siguiente:

- Se actualizará el Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, registrando para el nuevo Bien toda la información que allí se solicita.
- A través de carta emitida por el Gerente de Operaciones, la Sociedad Concesionaria enviará a la Inspección Fiscal una "Ficha de Inclusión de Bienes Afectos" (ver Anexo 01), informando de la incorporación de un nuevo Bien al Inventario. Dicho documento deberá incluir:
    - Descripción del Bien a incluir.
    - Motivo de su inclusión.
    - Fecha de inclusión.
    - Fecha de puesta en servicio.
    - Copia de los documentos de respaldo a su inclusión (ej.: factura de compra).
    - Información acerca de la disponibilidad de verificar el Inventario actualizado, a través del acceso controlado disponible para ello en la página web de la Sociedad Concesionaria.

6.2.4. En caso de ser necesario rebajar algún Bien del Inventario, la metodología a utilizar será la siguiente:

- Se actualizará el Inventario de Bienes Afectos a la Concesión, indicando claramente el Bien a rebajar.
- A través de carta emitida por el Gerente de Operaciones, la Sociedad Concesionaria enviará a la Inspección Fiscal una "Ficha de Exclusión de Bienes Afectos" (ver Anexo 02), informando de la rebaja de los Bienes que resulten necesarios, argumentando las razones que justifican lo anterior. Por consiguiente, en dicha carta se informará:
    - Descripción del Bien a rebajar.
    - Motivo de su rebaja.
    - Fecha de rebaja.

6.3. Información a la Inspección Fiscal

6.3.1. Anualmente, la Sociedad Concesionaria enviará un documento denominado "Informe de Bienes Afectos a la Concesión", en el cual se detallarán todas las modificaciones que se hayan producido al Inventario durante el periodo a informar. Cada una de las variaciones informadas deberá ser debidamente justificada, indicando:

- Fechas de las modificaciones.
- Descripción de las modificaciones.
- Motivos de las modificaciones.
- Si corresponde, una copia de los documentos de respaldo de las modificaciones efectuadas (facturas, fotografías, planos, etc.).

6.3.2. El Informe señalado en 6.3.1 deberá contener, como unos de sus anexos, una copia digital del Inventario actualizado.

6.3.3. Las modificaciones al Inventario que signifiquen la inclusión y/o rebaja de algún Bien, serán informadas a la Inspección Fiscal de acuerdo con lo señalado en los puntos 6.2.3 y 6.2.4 del presente documento.

7. REGISTROS

Serán registros del presente Procedimiento los siguientes documentos:

- Cada "Informe de Bienes Afectos a la Concesión".
- Cartas y fichas de inclusión/exclusión emitidas por la Sociedad Concesionaria, indicando modificaciones al Inventario.
- Ediciones del "Inventario de Bienes Afectos a la Concesión – Aeropuerto Chacalluta de Arica".

8. ANEXOS

ANEXO 01 : Formato referencial de "Ficha de Inclusión de Bienes Afectos".

ANEXO 02 : Formato referencial de "Ficha de Exclusión de Bienes Afectos".

ANEXO 01

Formato referencial de "Ficha de Inclusión de Bienes Afectos"

FICHA DE INCLUSIÓN DE BIENES AL INVENTARIO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Fecha Emisión :
Código :

Referencia :

DEL BIEN A INCLUIR
Descripción:

Motivo de Inclusión:
Fecha de Inclusión:

ANEXOS

ANEXO 02

Formato referencial de "Ficha de Exclusión de Bienes Afectos"

FICHA DE EXCLUSIÓN DE BIENES AL INVENTARIO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Fecha Emisión :
Código :

Referencia :

DEL BIEN A EXCLUIR
Descripción:

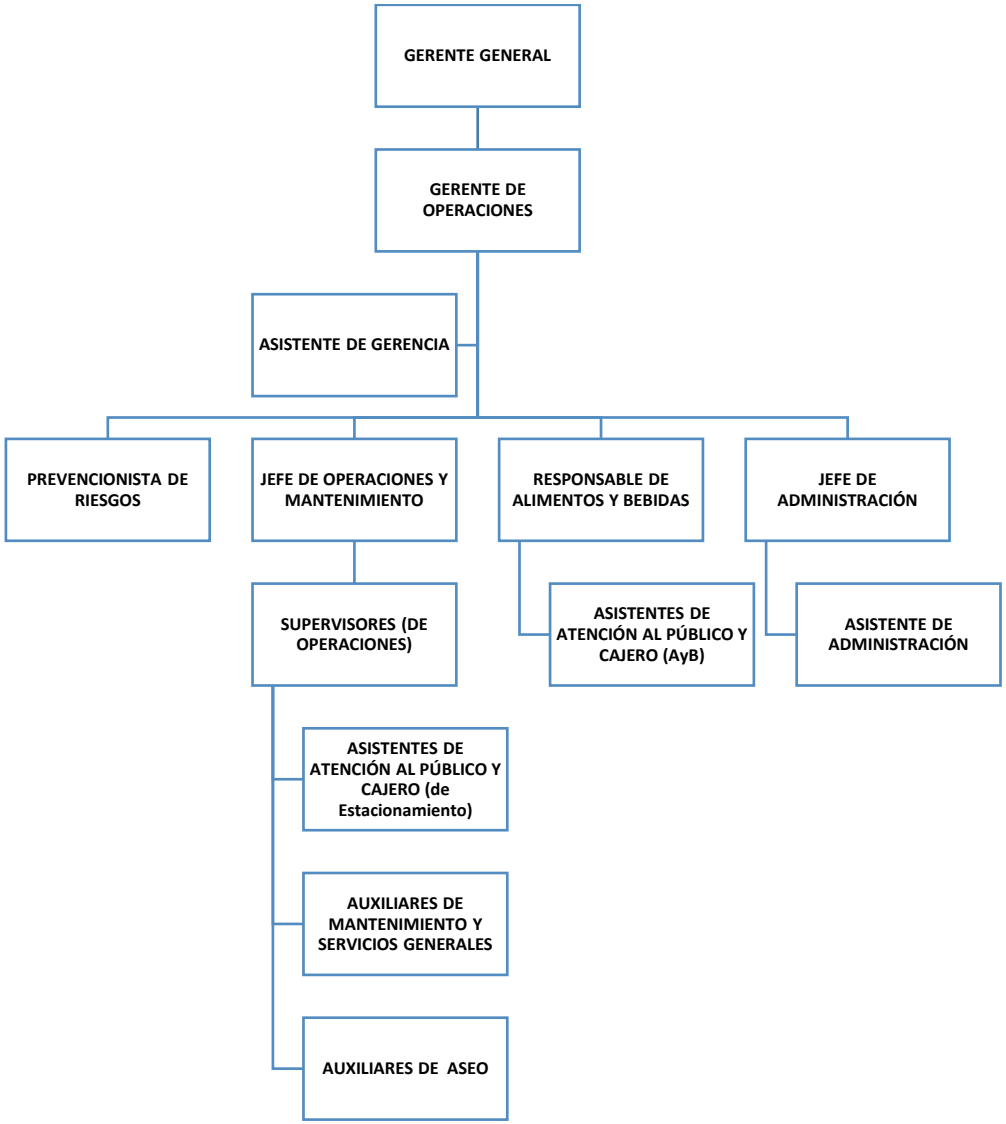
Motivo de Exclusión:
Fecha de Exclusión :

ANEXOS

ANEXO 3

ORGANIGRAMA SCAA

Aeropuerto de ARICA	Documento	**ORGANIGRAMA**	**D-SGI-05**
	Revisado por	Manuel Salgado F. Representante de la Dirección	
	Aprobado por	Luis Alberto Guzmán Vergara Gerente General	Versión Nº 2
	Fecha última actualización	01/10/2022	Página 1de 1



ANEXO 4

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE SISTEMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE SISTEMAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MASED-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	05
	Total de Páginas	**:**	8

Original SCAA-MASED-001– Sistema Emb. y Desembarque.
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Obsoleta, por observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03	Observada por la IF en su ORD. IF CE N°2302/2023, de fecha 30.05.23.-
04	Obsoleta, por observaciones de la DGAC.
05	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Agosto 2024
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Agosto 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. PROCEDIMIENTO 4

3.1. ITINERARIOS DE VUELO DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS 5

3.2. TAMAÑO DE LAS AERONAVES 6

3.3. COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO 6

3.4. TIPO DE VUELO (NACIONAL/INTERNACIONAL) 6

3.5. CONDICIONES METEOROLÓGICAS PRONOSTICADAS 7

4. AUTORIDAD RESPONSABLE 7

5. ESTIPULACIONES DE USO 8

6. SANCIONES 8

7. ANEXOS 8

1. OBJETIVO

El presente Mecanismo ha sido elaborado por Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., en adelante SCAA, en cumplimiento a lo estipulado en el artículo 1.10.9.1 letra a) de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, considerando para ello las siguientes modalidades:

- Embarque/desembarque de pasajeros, utilizando los 5 puentes de embarque disponibles en el Terminal de Pasajeros.
- Embarque/desembarque de pasajeros, utilizando los accesos remotos disponibles.

2. ALCANCE

- Transportistas Aéreos.
- Supervisor de Operaciones de SCAA.
- Oficina de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Personal de Información de Vuelos e Información al Público de SCAA.

3. PROCEDIMIENTO

Será el personal de Informaciones de SCAA quienes, a diario, y tras recopilar la información de los itinerarios de vuelo del día siguiente de parte de cada una de las Líneas Aéreas que operan en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Chacalluta de Arica, estará a cargo de la elaboración de una bitácora de operaciones de vuelo (ver figura 1). Este documento consiste en una propuesta diaria del sistema de embarque/desembarque de pasajeros, para los vuelos que a diario operan en el Terminal de Pasajeros. No obstante, lo anterior, en su calidad de autoridad aeroportuaria será la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante “DGAC”, quien podrá realizar cambios a dicha asignación en virtud de las operaciones aéreas y congestión de tráfico del momento, todo esto en forma coordinada con el área de operaciones de SCAA.



Aeropuerto de ARICA SIRIUS - RMS

Atenciones programadas

Usuario que genera: info.arica
Fecha y hora de informe: 19-06-2023, 10:36:13
Fecha de atenciones programadas: 20-06-2023

Estado	I/M/F	Inicio	Detalles	Fin	I/M/F	Estacionamiento	Puerta	Cinta	Ckeck-In
Esperando	☑☐☐	[07:13] LA0180	☐ S/Mat.	LA0181 [07:53]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 1	Cinta 1	02 - Checkin 2 (LATAM)
Esperando	☑☐☐	[07:38] H20300	☐ S/Mat.	H20301 [08:13]	☑☐☐	Estacionamiento 3 (REMOTO)	Puerta 2	Cinta 1	11 - Checkin 11 (SKY)
Esperando	☑☐☐	[09:13] JA0110	☐ S/Mat.	JA0111 [09:58]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 3	Cinta 1	14 - Checkin 14 (JETSMART)
Esperando	☑☐☐	[20:33] H20304	☐ S/Mat.	H20305 [21:08]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 3	Cinta 1	11 - Checkin 11 (SKY)

Figura N°1 Modelo referencial de la bitácora de operaciones de vuelo.

Dicho documento será distribuido diariamente a las siguientes entidades:

- Oficina de Operaciones de la DGAC.
- Trasportistas Aéreos.
- Funcionario de Carabineros de Chile en turno.
- Personal de Información de Vuelos e Información al Público de SCAA.
- Gerencia de Operaciones de SCAA.
- Inspección Fiscal.

La propuesta diaria de asignación de los sistemas de embarque/desembarque de pasajeros, para cada una de las operaciones de vuelo que se desarrollan en el Terminal de Pasajeros, se realizará previo análisis de cada uno de los siguientes criterios:

3.1. Itinerarios de Vuelo de los Transportistas Aéreos

La asignación de sistemas de embarque/desembarque de pasajeros, siempre que los factores que se exponen en los apartados posteriores así lo permitan, se realizará de acuerdo con los itinerarios de vuelo que cada transportista aéreo informe previamente a SCAA. Lo anterior tomando en consideración la voluntad de cada transportista aéreo y el orden en el funcionamiento del Terminal de Pasajeros.

Para el caso de los puentes de embarque, en caso de producirse una demanda simultánea superior a las 5 unidades disponibles, los vuelos se destinarán a las 2 posiciones remotas del Aeropuerto

(siempre que estén disponibles). De persistir la sobredemanda, el orden de preferencia para ocupar las posiciones que se vayan desocupando se ajustará bajo el concepto de "orden de llegada" de cada uno de los vuelos en cuestión.

3.2. Tamaño de las Aeronaves

Los puentes de embarque disponibles en el Terminal de Pasajeros están diseñados para operar con las siguientes aeronaves:

- **A-219**
- **A-320**
- **A-321**
- **B-767 (sólo el puente de embarque N°5)**

Los estacionamientos asociados a cada puente de embarque están demarcados para diferentes tipos de aeronaves y son sólo aquellos modelos los cuales podrán operar en dichos sectores. La responsabilidad sobre esta demarcación es de la DGAC.

Contrastando toda esta información con los tipos de aeronaves operados por los diferentes transportistas aéreos, el Supervisor de Operaciones de SCAA determinará qué vuelos pueden operar a través de los puentes de embarque del Terminal de Pasajeros.

Aquellas operaciones que no califiquen bajo el criterio técnico precedente deberán realizar su proceso de embarque/desembarque de pasajeros a través de los accesos remotos del edificio.

3.3. Compañías Aéreas que Operan en el Aeropuerto

- LATAM
- SKY
- JETSMART
- Otras eventuales

3.4. Tipo de Vuelo (Nacional/Internacional)

Considerando la infraestructura del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Chacalluta de Arica, se considerará que aquellos vuelos de origen/destino internacional que soliciten acceso a puente de embarque, y siempre que las condiciones técnicas de la aeronave y las condiciones climáticas

pronosticadas así lo permitan, sean programados para operar a través del puente de embarque N°5 del Terminal de Pasajeros.

Por otra parte, los vuelos de origen/destino nacional que requieran acceso a puente de embarque podrán ser asignados a los puentes de embarque N°1 al N°5, siempre que se den las condiciones técnicas de la aeronave, las condiciones climáticas pronosticadas y la no existencia de alguna operación de vuelo con carácter de origen/destino internacional programado.

Aquellas operaciones que no utilicen puentes para el embarque/desembarque de pasajeros, deberán canalizar dichas operaciones a través de los accesos remotos.

En este último caso será responsabilidad de la línea aérea la correcta segregación del área de circulación peatonal de pasajeros del área de movimiento y/o maniobra de equipos de apoyo. De igual forma los desplazamientos al interior del Terminal de Pasajeros (puerta de embarque remota o sala de llegadas remota) deberán ser coordinados por personal de la línea aérea con el Supervisor de Operaciones SCAA, bajo la vigilancia de personal DGAC.

3.5. Condiciones Meteorológicas Pronosticadas

La condición meteorológica podrá ser una limitante para la operación de los puentes de embarque del Terminal de Pasajeros. De registrarse condiciones meteorológicas pronosticadas que resulten adversas para la operación de las aeronaves en los puentes de embarque, el Supervisor de Operaciones de SCAA propondrá en la bitácora de operaciones de vuelo que las operaciones de embarque/desembarque sean realizadas a través de los accesos remotos del Terminal de Pasajeros; la asignación de estacionamientos en plataforma para estos efectos será realizada por la DGAC – Aeropuerto Chacalluta de Arica.

4. AUTORIDAD RESPONSABLE

SCAA tiene la responsabilidad de emitir y modificar las políticas y procedimientos para la utilización de los recursos. A su vez puede dar comienzo a cambios razonables de las políticas y procedimientos, observando un período de comentario y revisión de 30 días antes de la fecha de emisión y de la fecha efectiva de cualquier cambio. Sin embargo, se entiende que SCAA puede implementar ajustes menores y notificar a las compañías aéreas sobre aquellos ajustes. Para todo efecto, SCAA debe ser autorizado por el Inspector Fiscal para cualquier cambio o ajuste de procedimientos.

5. ESTIPULACIONES DE USO

El uso de puentes de embarque es otorgado de conformidad con las autorizaciones del área de operaciones de la DGAC – Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Las compañías aéreas no pueden permanecer conectadas a un puente de embarque por más de 3 horas, sin previa autorización expresa de SCAA.

En el caso de demoras en el día de la operación y ante demanda simultanea de puentes de embarque, SCAA puede solicitar que los aviones sean remolcados a otro estacionamiento.

6. SANCIONES

De conformidad con las pautas de la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), el uso inapropiado de los puentes de embarque significa la aplicación de una multa a quienes resulten responsables, de acuerdo con lo indicado en los contratos existentes con los transportistas aéreos por este concepto.

7. ANEXOS

Sin anexos.

ANEXO 5

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE LAS CINTAS PARA EL RETIRO DE EQUIPAJE

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE CINTAS DE RETIRO DE EQUIPAJE

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MACRE-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	04
	Total de Páginas	**:**	6

Original SCAA-MACRE-001
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Obsoleta, por observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03	Observada por la IF en su ORD. IF CE N°2302/2023, de fecha 30.05.23.-PSP2
04	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Junio 2023
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Junio 2023

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 4

2. ALCANCE 4

3. PROCEDIMIENTO 4

3.1. ITINERARIOS DE VUELO DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS 5

3.2. COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO 5

3.3. TIPO DE VUELO (NACIONAL/INTERNACIONAL) 5

4. AUTORIDAD RESPONSABLE 6

5. ESTIPULACIONES DE USO 6

6. SANCIONES 6

7. ANEXOS 6

1. INTRODUCCIÓN

El presente Mecanismo ha sido elaborado por Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., en adelante "SCAA", en cumplimiento a lo estipulado en el artículo 1.10.9.1 letra b) de las Bases de Licitación del Contrato de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2. ALCANCE

- Transportistas Aéreos.
- Supervisor de Operaciones de SCAA.
- Personal de Información de Vuelos e Información al Público de SCAA.

3. PROCEDIMIENTO

Será el personal de Informaciones de SCAA quienes, a diario, y tras recopilar la información de los itinerarios de vuelo del día siguiente de parte de cada una de las Líneas Aéreas que operan en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Chacalluta de Arica, estará a cargo de la elaboración de una bitácora de operaciones de vuelo (ver figura 1). Este documento consiste en una propuesta diaria del sistema de manejo de equipaje de los pasajeros, para cada uno de los vuelos que a diario llegan al Terminal de Pasajeros.



Aeropuerto de ARICA SIRIUS - RMS

Atenciones programadas

Usuario que genera: info.arica
Fecha y hora de informe: 19-06-2023, 10:36:13
Fecha de atenciones programadas: 20-06-2023

Estado	I/M/F	Inicio	Detalles	Fin	I/M/F	Estacionamiento	Puerta	Cinta	Ckeck-In
Esperando	☑☐☐	[07:13] LA0180	☐ S/Mat.	LA0181 [07:53]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 1	Cinta 1	02 - Checkin 2 (LATAM)
Esperando	☑☐☐	[07:38] H20300	☐ S/Mat.	H20301 [08:13]	☑☐☐	Estacionamiento 3 (REMOTO)	Puerta 2	Cinta 1	11 - Checkin 11 (SKY)
Esperando	☑☐☐	[09:13] JA0110	☐ S/Mat.	JA0111 [09:58]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 3	Cinta 1	14 - Checkin 14 (JETSMART)
Esperando	☑☐☐	[20:33] H20304	☐ S/Mat.	H20305 [21:08]	☑☐☐	Estacionamiento 1 (REMOTO)	Puerta 3	Cinta 1	11 - Checkin 11 (SKY)

Figura N°1 Modelo referencial de la bitácora de operaciones de vuelo.

Dicho documento será distribuido diariamente a las siguientes entidades:

- Trasportistas aéreos.
- Funcionario de Carabineros de Chile en turno.
- Personal de Información de Vuelos e Información al Público de SCAA.
- Gerencia de Operaciones de SCAA.

La propuesta diaria de asignación del sistema de manejo de equipaje, para cada una de las operaciones de vuelo que se desarrollan en el Terminal de Pasajeros, se realizará previo análisis de cada uno de los siguientes criterios:

3.1. Itinerarios de Vuelo de los Transportistas Aéreos

La asignación de sistemas de embarque/desembarque de pasajeros, siempre que los factores que se exponen en los apartados posteriores así lo permitan, se realizará de acuerdo con los itinerarios de vuelo que cada transportista aéreo informe previamente a SCAA. Lo anterior tomando además en consideración la voluntad de cada transportista aéreo y el orden en el funcionamiento del Terminal de Pasajeros.

Contrastando toda esta información con los tipos de aeronaves operados por los diferentes transportistas aéreos, el Supervisor de Operaciones de SCAA determinará la asignación de cinta transportadora de equipaje a utilizar.

3.2. Compañías Aéreas que Operan en el Aeropuerto

- LATAM
- SKY
- JETSMART
- Otras eventuales

3.3. Tipo de Vuelo (Nacional/Internacional)

Aquellos vuelos de origen internacional serán programados para operar a través de la cinta de retiro de equipaje N°3 (sala de llegadas internacionales). En tanto, los vuelos de origen nacional podrán programarse en cualquiera de las 3 cintas de retiro de equipaje, quedando la N°3 sujeta a que no exista una operación de vuelo internacional programada en el mismo horario.

4. AUTORIDAD RESPONSABLE

SCAA tiene la responsabilidad de emitir y modificar las políticas y procedimientos para la utilización de los recursos. A su vez puede dar comienzo a cambios razonables de las políticas y procedimientos, observando un período de comentario y revisión de 30 días antes de la fecha de emisión y de la fecha efectiva de cualquier cambio. Sin embargo, se entiende que SCAA puede implementar ajustes menores y notificar a las compañías aéreas sobre aquellos ajustes. Para todo efecto, SCAA debe ser autorizado por el Inspector Fiscal para cualquier cambio o ajuste de procedimientos.

5. ESTIPULACIONES DE USO

- Las compañías aéreas no podrán permanecer utilizando las cintas de retiro de equipaje por más de 3 horas, sin previa autorización expresa de SCAA.
- En el caso de acumulación de operaciones aéreas durante el día, SCAA podrá asignar simultáneamente una cinta de retiro equipaje para la atención de más de un vuelo.

6. SANCIONES

De conformidad con las pautas de la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), el uso inapropiado de las cintas de retiro de equipaje significa la aplicación de una multa a quienes resulten responsables, de acuerdo con lo indicado en los contratos existentes con los transportistas aéreos por este concepto.

7. ANEXOS

Sin anexos.

ANEXO 6

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS PARA SERVICIOS EN PLATAFORMA

MECANISMOS DE ASIGNACION ÁREAS PARA SERVICIOS EN PLATAFORMA

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MASP-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03-A
	Total de Páginas	**:**	07

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	---
02	14-03-2020
03-A (una vez aprobado se generará la rev03)	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Junio 2023
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Junio 2023

ÍNDICE

1. GENERALIDADES 4

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS 4

3. PROCEDIMIENTO 4

A. SERVICIO DE PLATAFORMA 4

1. GENERALIDADES

Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica, en adelante "SCAA", vela por el uso homogéneo del total de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión.

En todos aquellos casos en que SCAA elabora un Mecanismo para la prestación o el cobro de un determinado servicio, vela por que dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de posición dominante, que afecte el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, en general, vela por evitar cualquier conducta que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

- Prestadores de servicios de plataforma.
- SCAA

3. PROCEDIMIENTO

a. Servicio de plataforma

a) Descripción del servicio

Corresponde a aquellas empresas que prestan el servicio de asistencia en tierra a los pasajeros, las aeronaves, al equipaje y a la carga en el Aeropuerto.

b) Esquema tarifario y plazo propuesto para su explotación

El esquema tarifario propuesto es el siguiente:

Tipo de Terreno	Tarifas Máximas (UF/m^2)
Terreno Eriazo	0.15
Área pavimentada o losa	0.20
Terreno construido	0.35

c) Esquema de competencia propuesto

De acuerdo a los requerimientos de espacios por parte de empresas prestadoras de servicios en plataforma, SCAA considera un esquema de competencia con un mínimo de tres operadores.

Dichos operadores no podrán ser personas relacionadas entre sí, conforme a lo establecido en el artículo 100 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores

d) Esquema de selección de los operadores

SCAA asigna y proporciona a los operadores de servicios de plataforma, áreas para su operación de acuerdo a la infraestructura disponible para ello.

Dichas áreas serán asignadas a los operadores interesados que soliciten espacios, a medida que se reciban las solicitudes, en función del orden de llegada de éstas y de los reales requerimientos operacionales de acuerdo con su funcionamiento.

ANEXO 7

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS
PARA VEHÍCULOS EN ARRIENDO

MECANISMO DE ASIGNACION DE ESTACIONAMIENTOS PARA VEHÍCULOS EN ARRIENDO

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MAEVA-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02
	Total de Páginas	**:**	07

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	14-03-2020
02	14-03-2020
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Mayo 2023
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Mayo 2023

1. GENERALIDADES

Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., en adelante "SCAA", vela por el uso homogéneo del total de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión.

En todos aquellos casos en que SCAA elabora un Mecanismo para la prestación o el cobro de un determinado servicio, vela por que dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de posición dominante, que afecte el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto, en general, vela por evitar cualquier conducta que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

- Operadores de Rent a car
- SCAA

3. PROCEDIMIENTO

a. Descripción del servicio y cuantificación de superficie requerida para su prestación

Corresponde al servicio de arriendo de vehículos sin conductor.
La superficie disponible para la prestación de este servicio se detalla a continuación:

- Vitrina: Un espacio destinado exclusivamente como estacionamientos para los vehículos en arriendo en donde se realiza la entrega y recepción de los mismos ubicado frente al Terminal de Pasajeros.

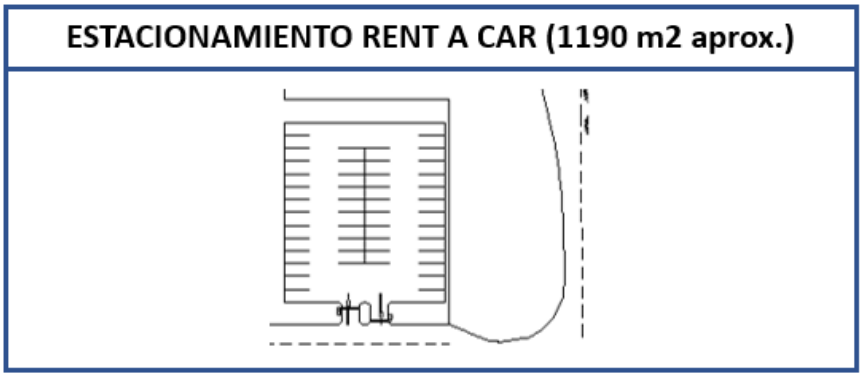


Figura N°1: Layout estacionamiento para vehículos en arriendo.

- Mesones de atención al público: Un espacio para la instalación de un mesón de atención al público ubicado en el primer nivel del sector público del Terminal de Pasajeros.

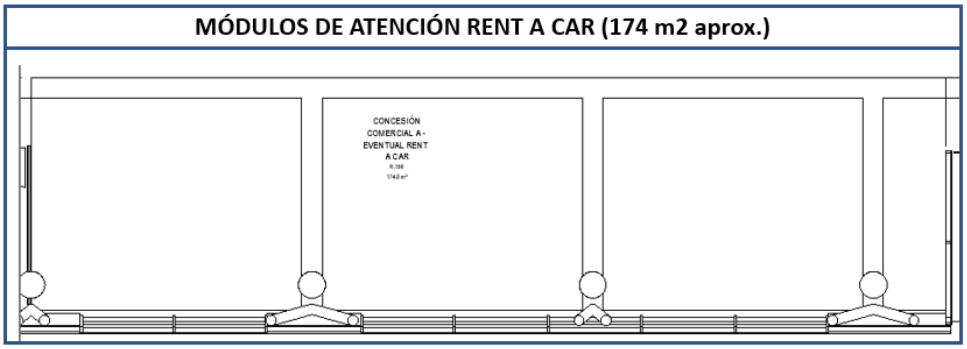


Figura N°2: Layout mesones de atención al público Rent a car.

b. Esquema tarifario y plazo propuesto para su explotación

Se cobraran tarifas de acuerdo con el contrato pactado entre las partes y en el caso de existir sobre uso de espacios contratados, se cobraran la tarifa de uso de estacionamiento público señalada en las Bases de Licitación del actual contrato de concesión.

c. Esquema de selección de los operadores

Los operadores serán escogidos según la cantidad de mesones de atención disponibles, adicional a ello, en orden de solicitud de formar parte de una subconcesión del Aeropuerto.

ANEXO 8

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE COUNTERS Y EQUIPOS DE AUTOCHEQUEO

MECANISMO DE ASIGNACIÓN

DE COUNTERS PARA COMPAÑIAS AÉREAS

Concesión Aeropuerto
"Chacalluta de Arica"

Folio Nº001	**Código**	**:**	SCAA-MAC-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Documento observado por la IF.
02	14-03-2020
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Mayo 2023
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Mayo 2023

ÍNDICE

1. CANTIDAD DE COUNTERS A ASIGNAR 4

2. ASIGNACIÓN DE COUNTERS ADICIONALES 5

3. UBICACIÓN DE LOS COUNTERS ASIGNADOS 6

***4.* VIGENCIA DE LA ASIGNACIÓN DE COUNTERS 6**

5. REQUERIMIENTO DE COUNTERS POR PARTE DE NUEVOS OPERADORES AÉREOS, HABIÉNDOSE ASIGNADO COUNTERS ADICIONALES 6

6. REQUERIMIENTO DE MAYOR NÚMERO DE COUNTERS, HABIÉNDOSE ASIGNADO LA TOTALIDAD DE COUNTERS DISPONIBLES, SIN LA EXISTENCIA DE COUNTERS ADICIONALES ASIGNADOS. 7

7. ANEXOS 7

El Terminal de Pasajeros cuenta con 16 *Counters* disponibles para la atención de vuelos comerciales. En base a lo anterior, el mecanismo de asignación de los mismos es el que aquí se presenta, en cumplimiento a lo señalado en el punto 1.10.9.3.1.c de las Bases de Licitación.

1. Cantidad de Counters a asignar

Para definir la cantidad de Counters a asignar a los operadores aéreos, se han considerado estándares de servicio como el tiempo de atención por pasajero y los horarios de presentación a sus vuelos. De esta forma, los parámetros que se utilizan para la asignación de Counters a cada uno de los operadores son los que a continuación se señalan:

1.1. *Tiempo de atención por pasajero (T):* En general, los operadores aéreos aceptan que un buen estándar de servicio es aquel que permite que, en promedio, se utilice un lapso no superior a 1,5 minutos en la atención de cada pasajero. Sin embargo, considerando el perfil de los pasajeros usuarios del Aeropuerto Chacalluta de Arica y a fin de otorgar holguras en este aspecto, se considera para efectos de cálculo un promedio de 2 minutos de atención por pasajero.

1.2. *Promedio de pasajeros embarcados por vuelo (E):* Este parámetro se obtiene tomando como muestra, para cada uno de los operadores, aquel mes en el cual registran la mayor cantidad de pasajeros embarcados, considerando para este efecto el año calendario inmediatamente anterior a la aplicación de este mecanismo. La cantidad de pasajeros embarcados durante ese mes se divide por la cantidad de vuelos efectuados durante el mismo mes, obteniéndose de esta forma el promedio de pasajeros embarcados por vuelo.

1.3. *Período en check-in (P):* Si bien es cierto que los operadores establecen como horario de presentación al proceso de *check-in* 60 minutos antes de la hora de salida del vuelo según itinerario, la experiencia también indica que la mayor parte de los pasajeros se presenta a dicho proceso con una antelación estimada de 30 minutos a dicha hora. De este modo, la definición de la cantidad de *Counters* necesarios por operador pretenderá otorgar la cantidad de posiciones necesarias para que sus pasajeros sean atendidos en un lapso de 30 minutos.

1.4. Por lo tanto, el sistema a aplicar para definir la cantidad de *Counters* se entiende como la cantidad de posiciones de chequeo necesarias para que el operador aéreo efectúe el proceso de *check-in*, del promedio de pasajeros por vuelo resultante del mes durante el cual se embarcó la mayor cantidad de pasajeros, en un lapso de 30 minutos.

Siendo "C" la cantidad de *Counters* o posiciones de chequeo a asignar, se tiene entonces que:

$$C = \frac{E \cdot T}{P}$$

NOTA: El valor resultante de "C" debe obtenerse con 2 decimales.

La parte entera del número resultante corresponde a la cantidad de Counters a asignar, mientras que la parte decimal resultante es utilizada para asignar los Counters adicionales para este tipo de operadores aéreos. En caso de que la parte entera resultante sea menor a 1, se asignará 1 counter a este operador.

2. Asignación de Counters adicionales

En el evento que, una vez efectuado el cálculo de la cantidad de Counters a asignar para todos los operadores del Aeropuerto, el número total de Counters requeridos sea inferior a los 16 disponibles, se procede de acuerdo al siguiente criterio:

2.1. Se ofrece 1 counter adicional a aquella compañía aérea que haya obtenido la mayor parte decimal en el resultado del cálculo de "C" (siendo "C" la cantidad de Counters o posiciones de chequeo a asignar) y siempre y cuando la parte entera obtenida sea mayor o igual a 1. Este counter adicional se asigna bajo las mismas condiciones de subconcesión que rigen para el resto de las unidades asignadas.

2.2. Si persiste la disponibilidad de Counters, se le ofrece 1 unidad adicional al operador que obtenga la parte decimal en el resultado del cálculo de "C" inmediatamente inferior al anterior y siempre y cuando la parte entera obtenida sea mayor o igual a 1, es decir, se sigue un orden decreciente respecto a la parte decimal obtenida en el resultado del cálculo de "C". Lo anterior se realiza en forma iterativa hasta completar la cantidad de Counters disponibles.

2.3. Aquel operador que obtenga en el resultado del cálculo de "C" una parte entera menor a 1, sólo podrá optar a un *counter* adicional una vez finalizado el proceso anterior. De ser más de 1 operador los que se ajusten a este caso, la prioridad de oferta se regirá siguiendo un orden decreciente respecto a la parte decimal obtenido en el resultado del cálculo de "C".

3. Ubicación de los Counters asignados

Una vez determinada la cantidad de Counters asignados para cada operador aéreo, se procede a definir la ubicación de los mismos. Para distribuir dichas ubicaciones se considera el parámetro de pasajeros embarcados en el año calendario inmediatamente anterior al de aplicación de este mecanismo.

De esta forma, el operador que registre el mayor número de pasajeros embarcados tiene la opción de escoger la ubicación, en forma correlativa, de los Counters asignados y los Counters adicionales (cuando corresponda). Dichas ubicaciones son visadas por SCAA, para procurar el correcto ordenamiento de los Counters de atención.

4. **Vigencia de la asignación de Counters**

La asignación de Counters resultante debe ser revisada anualmente por parte de SCAA, en virtud de la eventual variación que los antecedentes requeridos por este mecanismo puedan registrar. No obstante lo anterior, este período de tiempo puede verse reducido según las situaciones que se describen a continuación:

5. Requerimiento de Counters por parte de nuevos operadores aéreos, habiéndose asignado Counters adicionales

Habiéndose asignado la totalidad de los Counters disponibles, incluyendo Counters adicionales, puede presentarse el requerimiento de nuevos operadores para la asignación de una o más unidades. En tal caso, se procede de acuerdo al siguiente criterio:

5.1. Se define la cantidad de *Counters* que el nuevo operador requiere para lograr una atención expedita de sus pasajeros. Por tratarse de un nuevo operador, no se dispondrá de los parámetros utilizados para la asignación de *Counters* que se señalan en el mecanismo; por tal motivo, esta definición se obtendrá sobre la base de un acuerdo con esta empresa, analizando parámetros tales como tipo de aeronave a utilizar en sus operaciones, rutas en las que operará, frecuencia de sus vuelos, etc. Estos parámetros se confrontarán con los operadores existentes, lo que permitirá definir con mayor precisión el número de *Counters* requeridos.

5.2. Una vez definida la cantidad de *Counters* requeridos, se revisarán los antecedentes utilizados para la asignación de *Counters* adicionales. De esta forma, se procederá a reasignar los *Counters* adicionales, comenzando por el operador cuyo resultado en el cálculo del número de *Counters* a

asignar, haya obtenido la menor parte decimal en la asignación de un *counter* adicional, el cual será asignado al nuevo operador. De ser necesario, esta reasignación continuará en orden creciente con los operadores que dispongan de *Counters* adicionales, hasta completar el número de *Counters* requeridos, según lo establecido en el punto 1 anterior.

5.3. Esta reasignación de *Counters* adicionales no estará sujeta a determinada fecha o época del año y se aplicará cada vez que se presente la necesidad por parte de un nuevo operador. Los *Counters* serán devueltos por el operador al cual le fueron asignados en carácter de adicional, en un plazo no superior a 30 días corridos, contados desde la fecha de notificación de parte de SCAA al operador aéreo, a objeto de no provocar trastornos en el inicio de las operaciones del nuevo operador.

6. Requerimiento de mayor número de Counters, habiéndose asignado la totalidad de Counters disponibles, sin la existencia de Counters adicionales asignados.

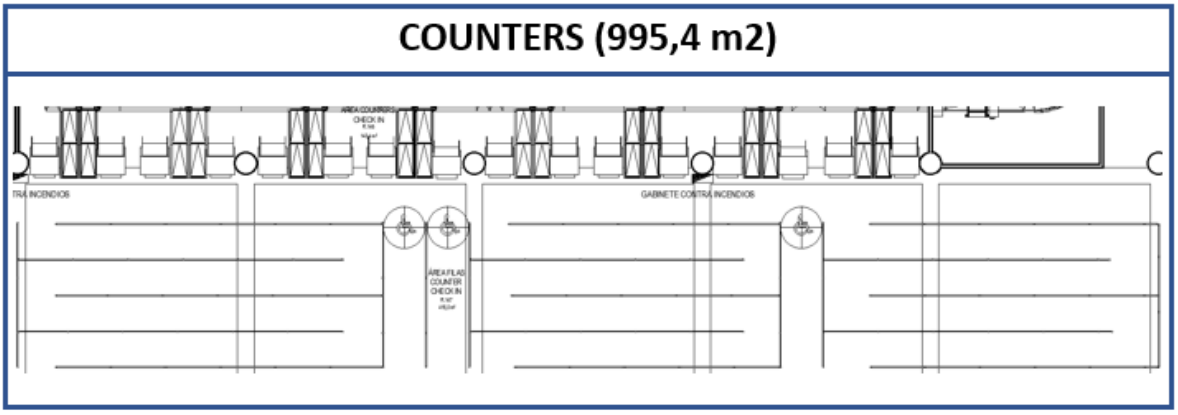
Habiéndose asignado la totalidad de Counters disponibles de acuerdo al requerimiento de cada operador, y no existiendo Counters adicionales asignados, puede presentarse el requerimiento de un nuevo operador en orden a solicitar la asignación de una o más unidades necesarias para su operación, o el requerimiento de actuales operadores en orden a aumentar el número de Counters asignados.

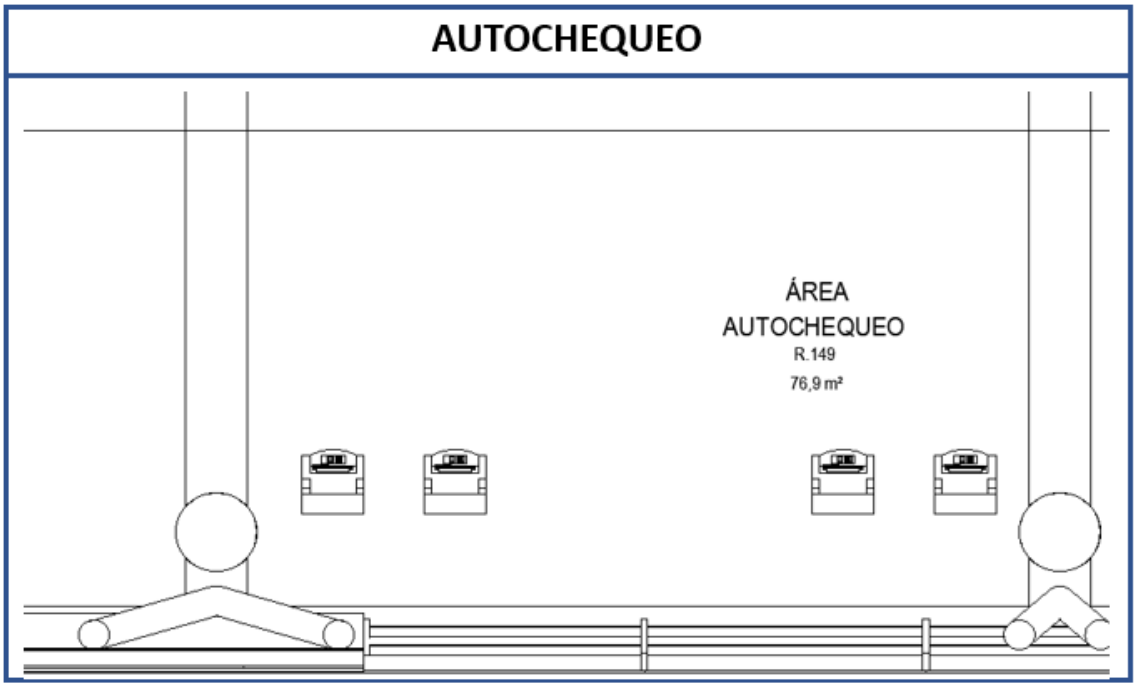
Ante este tipo de eventualidades, sólo de ser necesario y así lo califique la Inspección Fiscal, podrá ampliarse la zona habilitada para Counters.

7. Anexos

Anexo N°01 : Planta de counters.

Anexo N°01. Planta de Counters.





ANEXO 9

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE OFICINAS DE APOYO

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE OFICINAS

APOYO DE COUNTERS

Concesión Aeropuerto
"Chacalluta de Arica"

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MAOAC-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Abril 2023	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Abril 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Documento con observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Mayo 2023
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Mayo 2023

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ASIGNACIÓN DE OFICINAS 4

3. UBICACIÓN DE LAS OFICINAS ASIGNADAS 4

4. ASIGNACIÓN DE OFICINAS ADICIONALES 5

5. VIGENCIA DE LA ASIGNACIÓN DE OFICINAS 5

6. REQUERIMIENTO DE OFICINA DE APOYO A COUNTERS POR PARTE DE NUEVOS OPERADORES, HABIÉNDOSE ASIGNADO OFICINAS ADICIONALES. 6

7. REQUERIMIENTO DE OFICINA DE APOYO A COUNTERS POR PARTE DE NUEVOS OPERADORES, HABIÉNDOSE ASIGNADO LA TOTALIDAD DE OFICINAS DISPONIBLES, SIN LA EXISTENCIA DE UNIDADES ADICIONALES ASIGNADAS. 6

8. ANEXOS 7

1. Objetivo

El presente Mecanismo aplica toda vez que la sumatoria total de oficinas demandada por las compañías aéreas que operen en el Aeropuerto exceda las 5 unidades disponibles. De no ser este el caso, SCAA asigna las oficinas según los requerimientos de cada transportista aéreo, según consta en las Bases de Licitación artículo 1.10.9.1 letra c.

2. Asignación de oficinas

Las oficinas disponibles se asignan sólo a aquellos operadores aéreos a los que se les haya otorgado una subconcesión de *counter(s)* para atención a público, a través de la aplicación del mecanismo de asignación de *Counters* y que expresamente soliciten el otorgamiento de una subconcesión por oficina de apoyo a *Counters*. Asumiendo que la cantidad de pasajeros que embarca cada compañía aérea es un parámetro directamente proporcional a la carga de trabajo que deben soportar los *Counters* de atención al público y por consiguiente, las oficinas de apoyo a *Counters*, es este el único parámetro que se utiliza para determinar la asignación de estas oficinas, considerándose para estos efectos los pasajeros embarcados en el año calendario inmediatamente anterior de la aplicación de este mecanismo.

Para efectos de este cálculo de asignación se considera el requerimiento de 1 oficina por compañía aérea.

3. Ubicación de las oficinas asignadas

Una vez definidas las compañías aéreas que podrán acceder al otorgamiento de subconcesión por oficina de apoyo a *Counters*, se procede a la definición de la ubicación de esta oficina.

Para definir la ubicación de la oficina asignada a cada uno de los operadores aéreos, se procede de acuerdo al siguiente procedimiento:

3.1. El operador aéreo que registra el mayor número de pasajeros embarcados en el año inmediatamente anterior a la aplicación del presente mecanismo, tiene el derecho de elegir la ubicación de la oficina. Dichas ubicaciones son visadas por SCAA.

3.2. Posteriormente procede a elegir la ubicación de la oficina, dentro de las oficinas aun disponibles, aquel operador con el segundo mayor número de pasajeros embarcados en el año inmediatamente anterior a la aplicación del presente mecanismo. Lo anterior se repite sucesivamente hasta completar la demanda de las mismas.

Para todos los efectos de elección, se entiende como representante del operador aéreo a aquella persona que ocupe el cargo de Gerente o Jefe de Base, o bien, quien lo represente para estos efectos.

4. Asignación de oficinas adicionales

En el evento de que tras haber efectuado todo el procedimiento señalado en los puntos precedentes aun queden oficinas disponibles, puede asignarse una oficina adicional para cada operador que lo requiera.

Para materializar esta asignación se procede de acuerdo al siguiente procedimiento:

4.1 Se informa a los operadores aéreos que ya disponen de una subconcesión de oficina de apoyo a *Counters*, que existen oficinas disponibles para ser asignadas en calidad de oficinas adicionales, indicándose además la ubicación de dichas oficinas.

4.2 Las oficinas adicionales se asignan entre los operadores aéreos interesados, siguiendo el mismo procedimiento utilizado en los puntos anteriores, es decir, le corresponde la asignación de una oficina adicional a aquel operador que registre el mayor número de pasajeros embarcados en el año calendario inmediatamente anterior de la aplicación de este mecanismo. Este operador aéreo tiene el derecho de elegir la ubicación de la oficina en el evento que exista más de una disponible.

4.3 Si continúan existiendo oficinas disponibles, corresponde asignar estas oficinas a los operadores utilizando el mismo orden decreciente respecto a la cantidad de pasajeros embarcados en el año inmediatamente anterior, hasta completar el otorgamiento de la totalidad de oficinas disponibles (siempre y cuando estas sean requeridas por los operadores aéreos).

5. Vigencia de la asignación de oficinas

La asignación de oficinas de apoyo a *Counters* resultante debe ser revisada anualmente por parte de SCAA, en virtud de la eventual variación que los antecedentes requeridos por este mecanismo puedan registrar. No

obstante lo anterior, este período de tiempo puede verse reducido según las situaciones que se describen a continuación:

6. Requerimiento de oficina de apoyo a Counters por parte de nuevos operadores, habiéndose asignado oficinas adicionales.

6.1 Habiéndose asignado la totalidad de las oficinas, incluyendo oficinas adicionales, puede presentarse el requerimiento de nuevos operadores que necesiten oficina de apoyo a *Counters*. En tal caso, corresponde asignar al nuevo operador aquella oficina que fue asignada en calidad de oficina adicional al operador aéreo que registró la menor cantidad de pasajeros embarcados al momento de la asignación de las mismas. La asignación de esta oficina corresponderá sólo en el evento que el nuevo operador cumpla con el requisito de disponer de una subconcesión de *Counters* de atención al público.

6.2 De existir otros requerimientos de nuevos operadores, se utilizará este mismo procedimiento en orden creciente, respecto del número de pasajeros embarcados en el año inmediatamente anterior a la asignación de las oficinas. Lo anterior en forma sucesiva hasta satisfacer la totalidad de los requerimientos de nuevos operadores y completar la cantidad de oficinas adicionales asignadas.

6.3 La devolución de las oficinas asignadas en carácter de adicional, deberá efectuarse en un plazo no superior a 30 días corridos, contados desde la fecha de notificación de SCAA al operador aéreo. Lo anterior con el objeto de no provocar trastornos respecto a las facilidades que debe otorgar el Terminal de Pasajeros a nuevos operadores.

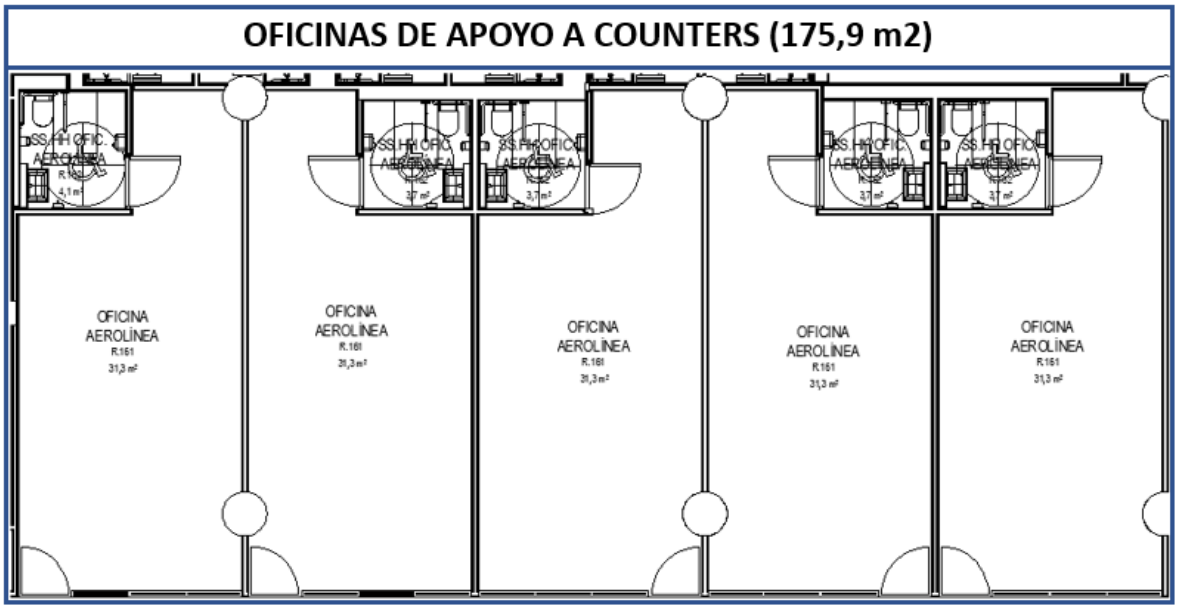
7. Requerimiento de oficina de apoyo a Counters por parte de nuevos operadores, habiéndose asignado la totalidad de oficinas disponibles, sin la existencia de unidades adicionales asignadas.

Habiéndose asignado la totalidad de oficinas disponibles sin utilizar el procedimiento de oficinas adicionales, un nuevo operador podrá postular a una oficina únicamente en el próximo proceso de asignación de oficinas de apoyo para *Counters*, siempre y cuando cumpla con los antecedentes y/o requisitos exigidos para ello. Este proceso se llevará a cabo transcurrido 1 año desde el último proceso de asignación, o en su defecto en un tiempo menor si así lo califica la Inspección Fiscal.

8. Anexos

Anexo N°01: Layout – Planta Oficinas de Apoyo de Counters

Anexo N°01: Layout – Planta Oficinas de Apoyo de Counters



ANEXO 10

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS PARA SERVICIOS DE OPERACIÓN DE CARGA

MECANISMO DE ASIGNACION DE ÁREAS PARA SERVICIOS DE GESTIÓN DE TERMINAL DE CARGA

Concesión
"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-MASGC-001
	Vigencia	**:**	24.07.2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	06
	Total de Páginas	**:**	07

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2025	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2025	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2025	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2025	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Documento con observaciones de la IF.
02	Documento con observaciones de la IF.
03	14-03-2020
04	Documento con observaciones de la IF.
05	Obsoleto
06	24-07-2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Julio 2025
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Julio 2025

ÍNDICE

1. GENERALIDADES 4

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS 4

3. PROCEDIMIENTO 4

3.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO Y CUANTIFICACIÓN DE SUPERFICIE REQUERIDA PARA SU PRESTACIÓN 4

3.2. ESQUEMA TARIFARIO Y PLAZO PROPUESTO PARA SU EXPLOTACIÓN. 5

3.2.1. ESQUEMA DE COMPETENCIA PROPUESTO 5

3.2.2. ESQUEMA DE SELECCIÓN DE LOS OPERADORES 5

4. ANEXOS 6

1. GENERALIDADES

Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., en adelante "SCAA", vela por el uso homogéneo del total de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión.

En todos aquellos casos en que SCAA elabora un Mecanismo para la prestación o el cobro de un determinado servicio, vela porque dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de posición dominante, que afecte el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto. En general, vela por evitar cualquier conducta que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

- Servicios de operación de carga
- SCAA

3. PROCEDIMIENTO

3.1. Descripción del servicio y cuantificación de superficie requerida para su prestación

Los servicios de gestión de carga que se deberán realizar en los Terminales de Carga y/o áreas asignadas para tal efecto, según corresponda, son los siguientes:

- Servicio a la carga de importación y en tránsito.
- Servicio a la carga de exportación.
- Servicio a la carga nacional.
- Servicios de courier, transporte expreso y correo.

El Concesionario podrá incluir otros servicios de operación de carga, para lo cual deberá contar en forma previa con la autorización por escrito del Inspector Fiscal.

La superficie requerida será la necesaria para la prestación del citado servicio, por cada operador, considerando la disponibilidad del tipo de terreno a solicitar.

3.2. Esquema tarifario y plazo propuesto para su explotación.

El esquema tarifario para este servicio es el siguiente:

Tipo de Terreno	Tarifa Máxima (UF/m^2)
Terreno Eriazo	0,15
Área pavimentada o losa	0,20
Terreno construido	0,35

3.2.1. Esquema de competencia propuesto

De acuerdo con las áreas disponibles para la gestión de carga en el Aeropuerto, se propone un esquema de competencia de tres (3) operadores, siempre y cuando exista el debido interés por empresas prestadoras del servicio. Dichos operadores no podrán ser personas relacionadas entre sí, conforme a lo establecido en el artículo 100 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores. No obstante, lo anterior, cabe precisar que el Terminal de Carga construido en el marco del proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto, tiene un formato mono operador.

3.2.2. Esquema de selección de los operadores

SCAA asigna y proporciona a los operadores de carga, áreas para su operación de acuerdo con la infraestructura disponible. Para tal efecto, el Aeropuerto dispone de las siguientes alternativas:

- Terreno construido: Un Terminal de Carga ubicado al sur del Terminal de Pasajeros, el cual tiene un formato mono operador y cuya superficie aproximada es de 475,12 m^2.
- Terreno eriazo: Superficies en el área concesionada ubicada al norte del Terminal de Pasajeros.

Dichas áreas serán asignadas a los operadores interesados de acuerdo con el tipo de terreno antes detallado:

- Terreno construido (Terminal de Carga): Dado su carácter de mono operador, su asignación se realizará vía sorteo mediante la **modalidad de tómbola** entre todos quienes manifiesten su interés de adjudicación y que además cumplan con los requisitos previamente informados. Como Anexo N°2 se incluyen los términos referenciales para materializar esta asignación.
- Terreno eriazo: A medida que se reciban las solicitudes, en función del orden de llegada de éstas y de los reales requerimientos operacionales de acuerdo con su funcionamiento, siempre y cuando la capacidad de la superficie total disponible así lo permita.

4. ANEXOS

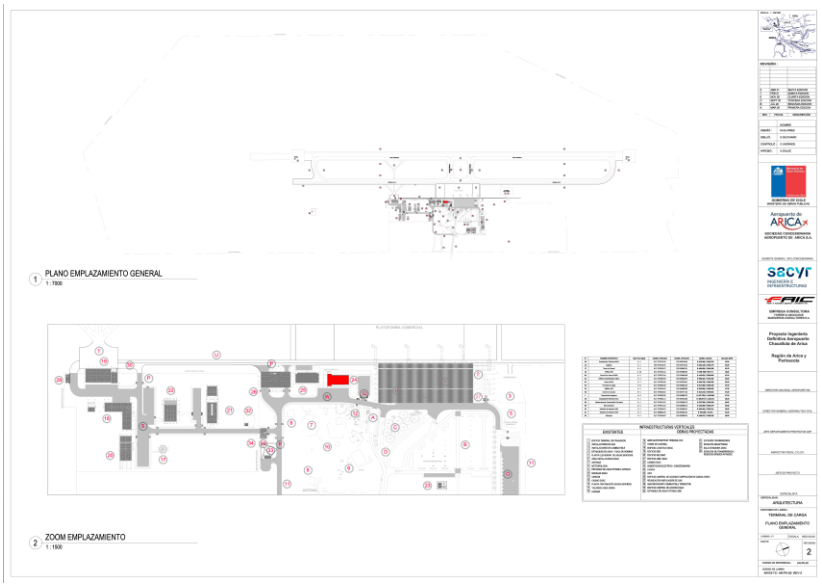
Anexo N°1 : Plano(s) de emplazamiento de las zonas dispuestas para la prestación del servicio de gestión de carga, en el Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Anexo N°2 : Términos de Asignación del Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

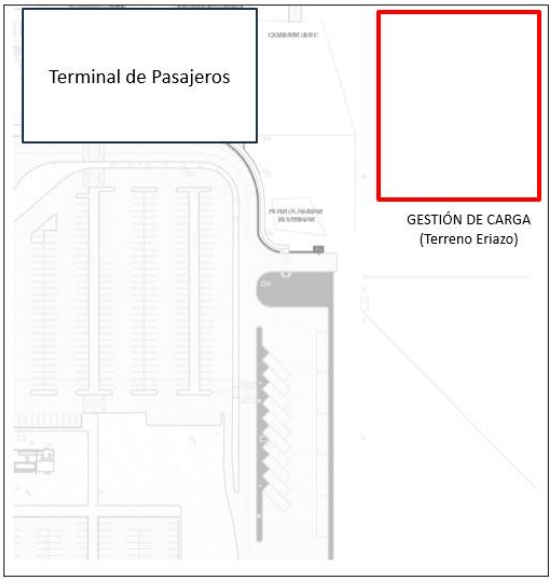
ANEXO N°1

“Plano(s) de emplazamiento de las zonas dispuestas para la prestación del servicio de gestión de carga, en el Aeropuerto Chacalluta de Arica”.

Anexo 1.1: Emplazamiento de Terminal de Carga.



Anexo 1.2: Emplazamiento de terreno eriazo para servicios de gestión de carga.



ANEXO N°2

"Términos de Asignación del Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica".

TÉRMINOS PARA LA ASIGNACIÓN DEL TERMINAL DE CARGA DEL AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

Año 2025
"Aeropuerto de Chacalluta de Arica"

1. INVITACIÓN

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A., en adelante también e indistintamente "SCAA" o la "Concesionaria", tiene el agrado de invitar a postular a todas las personas naturales y/o jurídicas del área o con capacidad para ello, a la subconcesión del nuevo Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica, para la operación de los siguientes servicios: i) Servicio a la carga de importación y en tránsito; ii) Servicio a la carga de exportación; iii) Servicio a la carga nacional; y/o iv) Servicios de courier, transporte expreso y correo.

2. GENERALIDADES

El Gobierno de la República de Chile, mediante Decreto Supremo MOP Nº11, de fecha 04 de febrero de 2019, publicado en el Diario Oficial con fecha 20 de marzo de 2019, adjudicó la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA", al consorcio Sacyr-Agunsa.

La empresa favorecida con la adjudicación constituyó la sociedad denominada "SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.", con el objeto de materializar la construcción, conservación y explotación de la concesión de obra pública fiscal antes referida; así como la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos; y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar las áreas de servicio que se convengan, todo conforme a las Bases de Licitación de la concesión.

La Concesionaria está interesada en explotar, a través de terceros, servicios de operación de carga y servicios comerciales en el nuevo Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica, en virtud de lo establecido en el artículo 1.10.9.3.1 letra f) Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios de las Bases de Licitación del Aeropuerto, correspondiendo el presente documento a los Términos dispuesto para la asignación de dicho recinto.

3. GENERALIDADES

Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., en adelante "SCAA", vela por el uso homogéneo del total de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión, no estableciendo discriminaciones ni adoptando conductas abusivas de posición dominante, que afecten el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones,

equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto. En general, vela por evitar cualquier conducta que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

4. DEL SERVICIO

a) Descripción del servicio y superficie para su prestación

Los servicios de gestión de carga que se podrán realizar en el Terminal de Carga a asignar son los siguientes:

- Servicio a la carga de importación y en tránsito.
- Servicio a la carga de exportación.
- Servicio a la carga nacional.
- Servicios de courier, transporte expreso y correo.

El adjudicatario del Terminal de Carga podrá incluir otros servicios de operación de carga, para lo cual deberá requerir a SCAA su gestión para obtener la autorización por escrito del Inspector Fiscal de la Concesión.

El Terminal de Carga por asignar está ubicado al sur del Terminal de Pasajeros y está diseñado en un formato mono operador, con una superficie aproximada de 475,12 m^2. Como Anexo N°1 se adjunta el expediente planimétrico del citado recinto.

En el caso de que la empresa adjudicada requiera realizar cualquier tipo de modificación al Terminal de Carga deberá presentar el correspondiente proyecto para la revisión y aprobación previa de SCAA y de la Inspección Fiscal del MOP.

El área descrita anteriormente será entregada por SCAA a la firma del contrato. Será la Subconcesionaria la que deberá velar por el cuidado, aseo y seguridad de ésta durante toda la vigencia del contrato de subconcesión.

Quedará expresamente prohibido al adjudicatario transferir, ceder en concesión o subconcesión los servicios subconcesionados, así como celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la explotación y/o prestación de servicios de parte de terceros.

b) **Esquema tarifario para explotación del Terminal de Carga**

El esquema tarifario que regirá la explotación del Terminal de Carga será el siguiente:

Renta Mensual : UF 166,292 (correspondientes a 0,35 UF / m^2)

Nota: los valores expresados son todos netos y estarán afectos a IVA.

5. TÉRMINOS DE LA SUBCONCESIÓN

Los términos de la Subconcesión son los señalados en el Contrato de Subconcesión cuyo borrador se adjunta como Anexo Nº2 del presente documento.

Sin perjuicio de lo anterior, destacamos que la subconcesión tendrá una vigencia de 5 (cinco) años contados desde la fecha de suscripción del contrato, luego de lo cual terminará ipso-facto, sin necesidad de declaración judicial o administrativa de ninguna especie, debiendo la Subconcesionaria restituir inmediatamente los inmuebles entregados. Sin perjuicio del plazo anterior, para todos los efectos y en todo evento, la subconcesión no podrá tener un plazo superior a la vigencia de la Concesión del Aeropuerto de la que es titular SCAA, motivo por el cual, verificado el término de la Concesión del Aeropuerto, se terminará ipso facto la subconcesión, sin necesidad de declaración alguna y sin derecho a indemnización de ninguna naturaleza para la Subconcesionaria.

Asimismo, de conformidad con lo señalado en la cláusula SÉPTIMO del borrador de Contrato de Subconcesión adjunto al presente documento, las obligaciones contraídas por el subconcesionario en virtud del referido contrato tendrán el carácter de esenciales, por lo que su infracción facultará a SCAA para poner término inmediato a éste, sin derecho a indemnización alguna para el subconcesionario. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de SCAA para poder hacer efectiva las garantías, multas y demás sanciones establecidas en el contrato.

6. CONDICIONES DE LOS INMUEBLES AL MOMENTO DE LA ENTREGA

El inmueble será entregado al Interesado adjudicado en las condiciones descritas en la correspondiente acta de entrega, la cual formará parte integrante del Contrato de Subconcesión.

7. PROCEDIMIENTO

Dado que el nuevo Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica tiene un formato mono operador, SCAA realizará una convocatoria pública y abierta donde se invita a todos los interesados a participar.

Aquellos operadores interesados en postular no podrán ser personas relacionadas entre sí, conforme a lo establecido en el artículo 100 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores.

a) Requisitos mínimos para postular:

I. Carta de Postulación: El interesado deberá presentar una carta dirigida a SCAA donde se deje constancia de su interés de participación del proceso de adjudicación del nuevo Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica. Dicha carta deberá ser enviada vía correo electrónico dirigido a las siguientes casillas, a más tardar el día [dd] de [mm] de [aaaa]:
valeria.rojas@agunsa.com;
daniza.blanco@aeropuertodearica.cl;
paulina.carrasco@aeropuertoarica.cl;

II. Acreditarse como operador del servicio de carga: el interesado deberá presentar la documentación que estime pertinente, a fin de acreditarse como operador de servicios de carga.

III. Garantía por Seriedad de la Oferta: El interesado deberá presentar una boleta de garantía bancaria, por el valor de UF 100 (Cien Unidades de Fomento), para garantizar la seriedad de la Oferta. Esta boleta de garantía bancaria a favor de SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A., deberá ser emitida a la vista, irrevocable, no endosable, con un plazo de vigencia mínimo de 60 días, contados desde la fecha de postulación al proceso. En el caso de los Interesados que no se adjudiquen la subconcesión, la boleta de garantía les será devuelta dentro de los 30 días corridos siguientes a la adjudicación, sin ningún tipo de interés.

En cuanto a quien resulte adjudicado, se le devolverá la garantía mencionada una vez suscrito el correspondiente contrato de subconcesión y luego de que SCAA reciba garantía señalada en el referido contrato.

El incumplimiento de la oferta por parte del Interesado que resulte adjudicado permitirá a SCAA cobrar la Boleta de Garantía Bancaria por Seriedad de la Oferta y descalificar inmediatamente al adjudicado.

b) Esquema de selección de los operadores:

Dado que la subconcesión de las instalaciones posee una tarifa fija y regulada, y con el fin de asegurar igualdad de condiciones entre todos los interesados, se ha optado por un sistema aleatorio de asignación mediante tómbola.

Una vez recepcionadas las solicitudes por escrito se realizará, en un acto público con la presencia de los interesados, en las oficinas de Sacyr Concesiones ubicadas en Av. Isidora Goyenechea 2800, piso 21, Las Condes, el día [] de [ ] de 2025, **un sorteo mediante la modalidad de tómbola**, el cual definirá el adjudicatario del terminal de carga materia del presente documento.

Previo a la realización del sorteo, se revisará por parte de SCAA que todos los postulantes cumplan con los requisitos establecidos y sólo los interesados habilitados ingresarán a la tómbola.

A cada interesado que cumpla con los requisitos se le asignará un número o código único que será ingresado en la tómbola; posteriormente se elaborará un acta oficial con los participantes y sus respectivos identificadores.

Un ministro de fe, asignado por SCAA y que estará presente al momento del acto público, extraerá al azar un número o código que corresponderá al adjudicatario del contrato. Adicionalmente se extraerá un segundo número en calidad de suplente, en caso de que el adjudicatario desista de la adjudicación de la subconcesión.

Para finalizar se levantará un acta del proceso, firmada por los interesados presentes y personal de SCAA. Los resultados serán informados mediante correo electrónico.

Una vez recepcionada la carta por parte de SCAA, el interesado adjudicado contará con un plazo máximo de 5 (cinco) días hábiles para la entrega del contrato firmado junto con

la boleta de garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones del contrato en las oficinas de Sacyr, ubicadas en Av. Isidora Goyenechea 2800, piso 21, Las Condes, Región Metropolitana.

8. INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE FLUJO DE PASAJEROS

A continuación, se adjunta información estadística del número de pasajeros totales (llegados y salidos) del Aeropuerto. Estas cifras representan valores basados en la información existente proporcionada por entes autorizados y se acompañan a modo meramente referencial. Los Interesados deberán realizar la investigación y averiguación que consideren necesaria previo a manifestar su interés en participar del proceso de postulación al Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica. La fuente de esta información es la Junta de Aeronáutica Civil.

PAX (TOTALES)							
Mes	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Enero	112.150	107.529	38.241	72.536	70.901	70.394	67.780
Febrero	108.077	111.966	28.640	71.246	69.710	65.212	64.988
Marzo	38.946	46.055	26.984	50.894	62.252	53.090	
Abril	57.465	2.724	15.334	45.111	51.610	46.888	
Mayo	59.362	2.216	19.588	46.768	48.988	48.221	
Junio	55.482	3.121	23.239	44.474	50.520	40.895	
Julio	85.129	4.705	40.227	52.816	63.004	56.799	
Agosto	67.607	5.584	44.248	44.134	53.702	49.819	
Septiembre	67.731	10.445	49.739	46.390	56.621	53.260	
Octubre	65.976	15.131	55.841	52.825	58.525	61.767	
Noviembre	71.143	21.419	54.027	54.729	59.777	62.630	
Diciembre	84.847	30.912	29.990	62.192	58.642	55.361	
TOTALES	**873.915**	**361.807**	**426.098**	**644.115**	**704.252**	**664.336**	**132.768**

7. CRONOGRAMA DEL PROCESO

A continuación, se presenta el cronograma de actividades que utilizará SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A. para realizar el proceso de adjudicación del Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica:

Publicación aviso con la invitación a participar del proceso	[dd] de [mm] de 2025
Postulación de los interesados al proceso	[dd] de [mm] de 2025
Fecha distribución de los Términos de Asignación	[dd] de [mm] de 2025
Término distribución de los Términos de Asignación	[dd] de [mm] de 2025
Vencimiento plazo para formular preguntas	[dd] de [mm] de 2025
Visita a Terreno (Opcional)	[dd] de [mm] de 2025
Vencimiento para que SCAA responda consultas:	[dd] de [mm] de 2025
Fecha tómbola pública.	[dd] de [mm] de 2025
Notificación Adjudicación	[dd] de [mm] de 2025
Inicio Contrato Gestión Terminales de Carga	[dd] de [mm] de 2025

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A. se reserva el derecho en cualquier momento de cambiar las fechas estipuladas en el cronograma de actividades, lo que será comunicado, por escrito, oportunamente a los interesados.

8. CRONOGRAMA DEL PROCESO

Anexo N°1 : Expediente planimétrico del Terminal de Carga, Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Anexo N°2 : Borrador de Contrato - Área para Servicios de Terminal de Carga.

CONTRATO DE SUBCONCESION DE INMUEBLES

SERVICIOS DE GESTION DE CARGA

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.

A

[ ]

En Santiago de Chile, con fecha __ de __ de 2025, entre

A) **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"Aeropuerto Chacalluta de Arica"**, RUT Nº 77.011.942-1, representada según se acredita por don Luis Alberto Guzmán Vergara, chileno, soltero, controlador de tránsito aéreo, cédula de identidad Nº 13.468.971-4, ambos domiciliados en Avenida Isidora Goyenechea N° 2800, piso 24, Comuna de Las Condes, Santiago, en adelante también e indistintamente **"SCAA"** o la **"Concesionaria"**, por una parte; y, por la otra,

B) **[ ],** sociedad del giro de su denominación, RUT N° **[ ]**, debidamente representada por don **[ ]**, nacionalidad **[ ]**, estado civil **[ ]**, de profesión u oficio **[ ]**, ambos domiciliados en **[ ]**, comuna de **[ ]**, en adelante también e indistintamente la "**Subconcesionaria**" o el "Subconcesionario"; vienen en celebrar un contrato de subconcesión, en los términos que a continuación se expresan:

PRIMERO: ANTECEDENTES.

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A., es titular de la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica", conforme al Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas Nº 11, de fecha 4 de febrero de 2019, publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de marzo de 2019. Lo anterior, en razón al sistema establecido en el artículo 87 del Decreto Supremo MOP

Nº 850 de 1997 y de conformidad con el Decreto Supremo MOP Nº 900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas (Ley de Concesiones) y su reglamento aprobado por Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997 y sus modificaciones, para la explotación y prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar las áreas de servicio que se convengan.

SCAA es a esta fecha concesionaria de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos establecidos en la cláusula 1.10.9 y siguientes de las Bases de Licitación para la concesión de la de obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica" (el "Aeropuerto").

En virtud de lo establecido en la letra f), de la cláusula 1.10.9.3.1, de las Bases de Licitación del Aeropuerto, **SCAA** está autorizada a gestionar y explotar las áreas existentes para la operación de Edificios de Terminales de Carga en el Aeropuerto.

La Subconcesionaria declara conocer y aceptar en todas y cada una de sus partes las Bases de Licitación del Aeropuerto, y, particularmente, las restricciones, prohibiciones, obligaciones y derechos que de él emanan para **SCAA** y para los subconcesionarios de servicios.

Finalmente se establece que, para la debida interpretación y aplicación de este contrato, deben aplicarse las definiciones contenidas en la reglamentación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y todas las normas del Reglamento de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (DAR 17), así como las disposiciones establecidas en la normativa y procedimientos aeronáuticos de la DGAC, derivados del mismo.

SEGUNDO: OBJETO DEL CONTRATO.

Por el presente instrumento, la Concesionaria da en subconcesión al Subconcesionario, el cual, representado en la forma indicada en la comparecencia, acepta y toma, lo siguiente:

- Un terreno construido de 475,12 m2 (cuatrocientos setenta y cinco coma doce metros cuadrados), correspondiente al Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Las áreas se individualizan en el **Anexo N° 2**, el que es firmado por los contratantes y que forma también parte integrante del presente contrato para todos los efectos legales.

El presente contrato no implica en caso alguno que la Subconcesionaria sea la prestadora exclusiva de los servicios de carga en el Aeropuerto.

TERCERO: DESTINO DEL INMUEBLE SUBCONCESIONADO.

3.1. El Subconcesionario destinará el inmueble subconcesionado única y exclusivamente para las actividades operativas y comerciales relacionadas con el Servicio de Gestión de Carga, esto es:

a) Servicio a la carga de importación y tránsito.
b) Servicio a la carga de exportación.
c) Servicio a la carga nacional.
d) Servicios de Courier, transporte expreso y correo.

El Subconcesionario podrá incluir otros servicios de operación de carga para lo cual deberá contar con autorización previa y escrita de la Concesionaria y de la Inspección Fiscal.

3.2. <u>No exclusividad.</u>

El presente contrato no implica en caso alguno que la Subconcesionaria sea la prestadora exclusiva de los servicios de Terminales de Carga en el Aeropuerto.

CUARTO: ENTREGA.

El inmueble subconcesionado será entregado en las condiciones descritas en el documento llamado “Acta de Entrega”, el que será firmado por las partes al momento de entrega del mismo, a partir del cual pasará a formar parte de este contrato como **Anexo N° 3**.

QUINTO: PRECIO DE LA SUBCONCESION Y MODALIDAD DE PAGO

El Subconcesionario deberá pagar mensualmente a la Concesionaria, por concepto de la subconcesión del inmueble Terminal de Carga, para el Servicio de Gestión de Carga, la suma equivalente en pesos, moneda corriente nacional de curso legal, a **UF 0,35 (cero coma treinta y cinco Unidades de Fomento) por metro cuadrado subconcesionado,** lo que significa un monto mensual total de **UF 166,292** (Ciento sesenta y seis coma doscientos noventa y dos Unidades de Fomento), según la paridad de dicha unidad informada por el Banco Central de Chile o el organismo que lo reemplace o subrogue en sus funciones, vigente el día del pago de su facturación.

Las tarifas mensuales que el Subconcesionario pague a la Concesionaria por los conceptos indicados se recargarán con el Impuesto al Valor Agregado (IVA) en su actual tasa del 19%, o en la que se encuentre vigente al momento de su facturación.

La obligación de pago del precio empezará a regir al inicio de las operaciones comerciales del Subconcesionario.

La Subconcesionaria pagará el precio de la subconcesión dentro de los 30 días siguientes de recibida la correspondiente factura emitida por SCAA, en las oficinas de la concesionaria ubicadas en la dirección indicada en la comparecencia, en horario de atención al público, estando facultada para efectuar asimismo el pago mediante depósito en cuenta corriente N° 100028484 que mantiene SCAA en el Banco Estado, debiendo en la misma fecha en que se efectuó el depósito enviar la respectiva colilla de depósito escaneada o comprobante de transferencia electrónica a los e-Mail paulina.carrasco@aeropuertoarica.cl y josue.chura@aeropuertoarica.cl adjuntando detalle de lo pagado, de conformidad a lo establecido en la respectiva factura que SCAA entregará al efecto. SCAA entenderá que el pago se ha efectuado en la fecha en que fue enviada vía e-Mail la correspondiente colilla de depósito o copia de la trasferencia electrónica.

La Concesionaria se reserva la facultad de modificar la forma de pago, el lugar de pago o la cuenta corriente singularizada en este párrafo, notificando mediante carta certificada al Subconcesionario de tales hechos o de la necesaria información con al menos 30 días de anticipación al comienzo del próximo período de pago.

En caso de mora o simple atraso en el pago de cualquiera de las tarifas mensuales, se devengará en favor de Concesionaria una multa o cláusula penal moratoria que las

partes avalúan de común acuerdo en un interés moratorio de acuerdo con el interés máximo convencional anual de operaciones reajustables en moneda nacional publicado en el Diario Oficial, sobre el valor mensual debidamente reajustado, entre el día de la mora o simple atraso y hasta el día del pago efectivo, pagadera en unidades de fomento, según la paridad de dicha unidad vigente el día del pago efectivo.

En caso de mora o simple atraso en el pago de dos tarifas alternativas o consecutivas, la Concesionaria tendrá derecho a poner término inmediato e ipso facto al presente contrato, sin responsabilidad alguna para la Concesionaria, de conformidad a lo estipulado en la cláusula undécima siguiente, todo ello sin perjuicio de dejar a salvo el derecho de la Concesionaria a cobrar las tarifas de subconcesión impagas, más sus intereses, reajustes y multas y/o de hacer efectiva la garantía a que alude la cláusula duodécima siguiente.

Corresponderá al Subconcesionario el pago a la Concesionaria de los gastos comunes y demás consumos relacionados al inmueble entregado y, en especial, en la proporción que corresponda al Subconcesionario los gastos provenientes de: (a) retiro de basura, (b) consumo de agua, (c) consumo de energía eléctrica (d) consumo de gas.

SEXTO: MANTENCION Y CONSERVACION DE LOS INMUEBLES.

El Subconcesionario deberá mantener, a su entero y exclusivo cargo, costo y responsabilidad, el inmueble subconcesionado, en perfecto estado de aseo y conservación, efectuando todas las reparaciones locativas que fueren necesarias. El Subconcesionario no tendrá derecho a reembolso ni indemnización alguna por las reparaciones y/o mantenciones que efectúe, ni por los elementos que reemplace o incorpore al inmueble entregado.

Queda estrictamente prohibido al Subconcesionario introducir mejoras en el inmueble entregado, sin la autorización previa y por escrito de la Concesionaria. Las mejoras de cualquier naturaleza que el Subconcesionario introduzca al inmueble, debidamente autorizadas por la Concesionaria, incluyendo todos los materiales y obras que ejecute para habilitar las oficinas administrativas, pertenecerán a la Concesionaria desde el momento de su incorporación y sin derecho a reembolso de su valor al Subconcesionario y no podrán ser retiradas ni separadas al término de este contrato, salvo aquellas que puedan ser retiradas o separadas del inmueble subconcesionado sin daño o detrimento del mismo.

La Concesionaria no tendrá ninguna responsabilidad por los daños y perjuicios, directos o indirectos, previstos o imprevistos que, por efectos del uso y goce del inmueble entregado, puedan causarse en la personas o bienes del Subconcesionario, de sus dependientes o de terceros, responsabilidad que corresponderá íntegra y exclusivamente al Subconcesionario.

SEPTIMO: OBLIGACIONES DEL SUBCONCESIONARIO.

Sin perjuicio de las demás obligaciones contenidas en el presente contrato, así como en el Reglamento de Servicio de la Obra, el Subconcesionario deberá cumplir las siguientes obligaciones:

1. El Subconcesionario no podrá transferir, ceder en concesión o subconcesión los servicios subconcesionados, así como, celebrar cualquier tipo de acto o contrato para que un tercero explote y/o preste los servicios subconcesionados. El Subconcesionario no podrá cambiar de giro o actividad comercial de manera que altere el objeto para el cual le fue otorgada la subconcesión.

2. El Subconcesionario no podrá arrendar ni ceder en cualquier forma la tenencia o uso de los inmuebles subconcesionados, ni los derechos que de ellos emanen.

3. El Subconcesionario no podrá utilizar ni destinar de modo alguno los espacios físicos que son objeto del presente contrato, para el desarrollo de negocios que se encuentren fuera de los límites entregados y autorizados por la Concesionaria por el presente contrato y señalados bajo la cláusula segunda precedente e individualizados en el **Anexo N°2** del presente contrato de subconcesión.

4. Cumplir con el presente contrato cuidando de no perjudicar las instalaciones del Aeropuerto.

5. El Subconcesionario deberá consultar a la Concesionaria y obtener su aprobación escrita antes de iniciar cualquier acción que eventualmente pueda afectar instalaciones y propiedades de la Concesionaria o de terceros.

6. Será responsabilidad y costo exclusivo del Subconcesionario resarcir todo daño o perjuicio que ésta cause a los bienes e instalaciones de la Concesionaria o de terceros con motivo y ocasión de la ejecución gravemente culpable o dolosa de las actividades desarrolladas por el Subconcesionario en los inmuebles.
   Asimismo, el Subconcesionario se obliga a cumplir todas las normas sobre seguridad y disciplina que emanen de la Autoridad Aeroportuaria, especialmente en lo relacionado con el Programa de Seguridad Aeroportuaria y del Plan de Emergencia del Aeropuerto y el transporte, almacenaje y manipulación de mercaderías catalogadas como peligrosas, según las normas dictadas por la autoridad aeronáutica nacional y de aquellas normas internacionales aceptadas por el Estado de Chile.

7. Pagar oportunamente todos los impuestos, multas, tasas, sanciones y gastos que se originen a raíz del presente contrato, así como aquella proporción de las contribuciones de bienes raíces que corresponda en conformidad con la superficie de los inmuebles subconcesionados, sean estas cobradas directamente por la Concesionaria o por el organismo correspondiente.

8. Responder por las multas que, a causa o con ocasión del presente contrato y por responsabilidad del Subconcesionario, cualquier autoridad administrativa curse a la Concesionaria.

9. Pagar oportunamente los gastos comunes y todas las cuentas de consumos de agua potable, teléfono, gas, electricidad, y otros servicios utilizados por ella con motivo del presente contrato una vez se le haya hecho entrega de los inmuebles subconcesionados, ya le sean cobrados directamente por las respectivas empresas prestadoras o por la Concesionaria. Los gastos comunes que deberá pagar mensualmente el Subconcesionario a la Concesionaria será la suma equivalente en pesos a UF 0,1 por metro cuadrado subconcesionado, lo que significa un monto total por concepto de gastos comunes ascendente a UF ~~35~~47,512~~6~~ (cuarenta y siete coma quinientos doce ~~treinta y cinco coma seis~~ Unidades de Fomento) suma que será cobrada directamente por la Concesionaria en la factura señalada en la cláusula quinta precedente. Adicionalmente, la Concesionaria cobrará por los servicios básicos lo señalado en los respectivos remarcadores del inmueble, suma que será cobrada directamente por la Concesionaria en la factura señalada en la cláusula séptima precedente, si correspondiere.

10. Respetar toda legislación ambiental aplicable relacionada con la subconcesión, debiendo tomar todas las precauciones y adoptar todas las medidas necesarias a fin de resguardar de la mejor manera posible el medio ambiente, respetando las leyes y decretos que le rijan en la actualidad a dicho respecto o que fueran aplicables en el futuro. En caso de daños originados en la contravención de las leyes ambientales, el Subconcesionario deberá reparar todo el daño causado y obedecer las instrucciones de la autoridad correspondiente, en el caso que éstas le fueren impartidas.

    En caso que la Concesionaria sea obligada al pago de cualquier tipo de indemnización derivada del incumplimiento por parte de la Subconcesionaria de normas ambientales, esta será obligada a reembolsar a la Concesionaria todo pago que hubiere realizado por este concepto, comprendiéndose entre ellos, sin que la presente enumeración tenga el carácter de taxativa, los gastos originados en multas, sanciones, defensa, representación, impuestos, reajustes e intereses penales, así como todo otro gasto derivado del incumplimiento de una norma por parte del Subconcesionario.

    Acatar las disposiciones de seguridad establecidas para la circulación de su personal, equipos y maquinarias en las áreas restringidas del Aeropuerto.

11. Cumplir con todas las normas, disposiciones, reglamentos, instrucciones y demás análogas emanadas de las autoridades sanitarias competentes y demás sobre prevención de riesgos, las que para todos los efectos legales forman parte integrante de este contrato.

12. El Subconcesionario no podrá explotar o desarrollar servicios de publicidad propia o ajena en cualquiera de sus formas, modalidades o expresiones en el inmueble subconcesionado. Tampoco podrá exhibir publicidad externa en los inmuebles subconcesionados ni publicidad interna cuyo fin sea ser visto principalmente desde el exterior.

13. Identificar debidamente los vehículos y/o equipos terrestres, sean o no motorizados, que ocupe la Subconcesionaria en el Aeropuerto, los que deberán ser estacionados sólo en los lugares autorizados y los conductores que los utilizan deberán respetar todas las disposiciones emitidas por la autoridad aeroportuaria o autoridad aeronáutica nacional.

14. Mantener en el inmueble, o, en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto, un Jefe de Servicio o Supervisor de Turno, de forma tal que la Concesionaria siempre disponga de un interlocutor válido, entendiéndose por tal al personal superior de la Subconcesionaria, a fin de coordinar la ejecución de los servicios y afrontar eventuales emergencias.

15. Destinar el inmueble entregado en virtud de este contrato, única y exclusivamente para prestar los Servicios de gestión de carga, en el recinto del Aeropuerto Chacalluta de Arica, lo que ha sido considerado por la Concesionaria como esencial para su entrega material al Subconcesionario. Asimismo, le estará prohibido al Subconcesionario cambiar el nombre comercial o marca de fantasía utilizada por el Subconcesionario para la explotación de la subconcesión, salvo autorización previa y escrita de la Concesionaria.

16. Obtener a su entero cargo, costo y responsabilidad y mantener durante toda la vigencia del presente contrato todas las autorizaciones, permisos y patentes administrativas, municipales y sanitarias para poder desarrollar las actividades objeto del presente contrato, y pagar los derechos y tarifas que se cobren por los mismos, sea que esto se haga directamente al Subconcesionario o a la Concesionaria.

17. El Subconcesionario será responsable de la mantención de todos los sistemas y equipos instalados por ésta como por terceros como parte de la habilitación de los inmuebles subconcesionados, como asimismo las instalaciones eléctrica, de aire acondicionado, sistema de desagües (aguas grasas y desagües), extracción de humos, programa de higienización y control de plagas, mantención que deberá ejecutarse con la periodicidad que el instalador autorizado o el suministrador de los equipos especifique, la que deberá ser informada a la Concesionaria.

18. El Subconcesionario es responsable de realizar periódicamente y conforme los exija la legislación aplicable, la ejecución de estos trabajos, mediante la entrega de los correspondientes certificados emitidos por un instalador autorizado o por la empresa de servicio técnico que los ejecute.

19. Mantener y conservar los inmuebles y sus instalaciones en perfecto estado de conservación y limpieza, habida consideración de su uso y desgaste habitual y

normal, dando estricto cumplimiento a las normas sanitarias y municipales, así como toda otra regulación aplicable a los servicios subconcesionados. En el cumplimiento de esta obligación, la Subconcesionaria deberá velar por el cuidado de las instalaciones, respondiendo hasta de la culpa leve.

Asimismo, el Subconcesionario deberá mantener y reparar a su entero y exclusivo cargo y costo todas las instalaciones, equipos y áreas para la ejecución de los servicios materia de este contrato.

20. Entregar a la Concesionaria una lista del personal que ésta destinará a cumplir los servicios propios de la subconcesión e informar de cualquier cambio que experimente durante la vigencia del presente contrato. El personal del Subconcesionario deberá usar vestimenta sobria y de buena apariencia.

21. Cumplir íntegra y oportunamente con las obligaciones laborales y previsionales correspondientes**.** El Subconcesionario será el único responsable de todo conflicto que se produzca entre ella y los trabajadores a su cargo. La Concesionaria no será responsable ni intervendrá en ningún conflicto de esta naturaleza, en atención a que la Concesionaria no tiene ni tendrá vínculo laboral ni jurídico alguno con esos trabajadores.

22. Dar cumplimiento al Reglamento de Servicio de la Obra, en lo que sea aplicable a la actual Concesión de la Concesionaria, el que debidamente firmado por las partes se incorpora como Anexo Nº1 al presente contrato, formando parte integrante del mismo para todos los efectos legales y contractuales a que hubiere lugar.

23. Al término del presente contrato de subconcesión, el Subconcesionario deberá entregar a la Concesionaria la totalidad de las “Tarjetas de Ingreso Controlado al Aeropuerto” (TICA), que se hubieren entregado a sus trabajadores, lo cual deberá efectuarse a más tardar el último día de vigencia del contrato de subconcesión.

    Sin perjuicio de lo anterior, al ser despedido algún trabajador del Subconcesionario que preste sus servicios en relación con este contrato de subconcesión, esta deberá proceder a la restitución de la correspondiente “TICA”, y ser devuelta en un plazo máximo de 5 días hábiles a la Concesionaria.

En caso de que las Tarjetas de Ingreso Controlado al Aeropuerto no sean entregadas en los plazos descritos precedentemente, las responsabilidades que de ello se deriven recaerán en la Subconcesionaria.

En ningún caso el Subconcesionario podrá solicitar TICA para personas que no sean dependientes suyos y/o que no cuenten con un contrato de trabajo suscrito con la Subconcesionaria.

OCTAVO: FACULTADES DE INSPECCION

La Concesionaria tendrá derecho a efectuar, en cualquier tiempo y cuando lo estime necesario, a su juicio exclusivo, las inspecciones y fiscalizaciones que estime pertinentes para verificar el estado de los bienes, equipos e instalaciones de la subconcesión, así como la forma y oportunidad en que se están prestando los servicios, y exigir las reparaciones o reemplazos que estime procedentes o la subsanación de la forma y oportunidad en que se prestan los servicios, todo ello sin perjuicio de las facultades que de pleno derecho corresponden al Inspector Fiscal del MOP.

NOVENO: DURACION DEL CONTRATO.

Para todos los efectos legales, el presente contrato comenzará a regir a partir del __ de __ de 2025 y tendrá una duración de 5 años.

Con todo, el presente contrato terminará ipso facto, sin necesidad de declaración alguna, al cumplirse cinco (5) años de su vigencia contados desde esta fecha, o bien terminará ipso facto en la misma fecha en que se verifique el término de la concesión de SCAA, lo que ocurra primero.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquiera de las partes podrá ponerle término anticipado al contrato en cualquier momento durante su vigencia, sin derecho a indemnización alguna para la otra, para lo cual deberá enviar una comunicación por escrito a la otra parte con sesenta (60) días de antelación a la época de término del mismo, en que manifieste su intención de terminar anticipadamente el contrato.

Terminada la subconcesión, el Subconcesionario deberá restituir el inmueble y los bienes, equipos e instalaciones al día hábil siguiente del vencimiento del plazo o de

la prórroga, en perfecto estado de aseo y conservación, sin más desgaste que el normal de su propio uso, incluyendo todas las mejoras que le hubiere introducido. Todos los gastos que se originen con motivo u ocasión de la restitución serán de cargo exclusivo del Subconcesionario. En caso de mora o simple retardo en la restitución, el Subconcesionario deberá pagar a la Concesionaria, a título de indemnización moratoria por los perjuicios, avaluados anticipadamente por las partes, una suma equivalente en pesos moneda corriente de curso legal a UF 10 (Diez Unidades de Fomento), según el tipo de cambio referido en la cláusula quinta precedente, por cada día o fracción de día de retraso y hasta el día efectivo de la restitución.

DÉCIMO: IRRENUNCIABILIDAD EN CASO DE INCUMPLIMIENTO.

La no exigencia por cualquiera de los contratantes, de la estricta observancia y ejecución de cualquier término o condición de este Contrato de su contraparte, no constituirá una renuncia ni afectará a dicho término o condición en forma alguna, como tampoco privará a ninguna de las partes de su derecho a impetrar o interponer las acciones y recursos que le asistan.

DÉCIMO PRIMERO: SANCIONES.

Dada la naturaleza de los servicios, el Subconcesionario deberá tener presente permanentemente la obligatoriedad de dar cumplimiento en forma continua e ininterrumpida a este Contrato.

De este modo, cualquier incumplimiento por parte del Subconcesionario a las obligaciones descritas en este Contrato o en los documentos que forman parte de él, faculta a la Concesionaria para aplicar las siguientes sanciones, sin perjuicio de los demás derechos que le asisten de conformidad a la ley y a lo estipulado en las cláusulas precedentes.

La Concesionaria tendrá la facultad de declarar resuelto de pleno derecho y en forma anticipada el presente Contrato, sin necesidad de demanda ni requerimiento judicial o trámite de ninguna especie, y sin derecho al pago de indemnización alguna para el Subconcesionario, en los casos que se mencionan en las cláusulas precedentes del presente Contrato y, especialmente en el evento de verificarse uno cualquiera de los siguientes hechos:

1. Por interrupción o paralización, parcial o total de los servicios durante más de 2 días.
2. Por ejecución deficiente reiterada de los servicios, total o parcialmente en cuanto a la calidad exigida, calificación que corresponderá efectuar a la Concesionaria o a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se entenderá que hay reiteración cuando los hechos mencionados se produzcan luego de haber sido notificado por escrito al Subconcesionario en una oportunidad anterior.
3. Por estado de insolvencia, quiebra o cesión de bienes del Subconcesionario.
4. Por incumplimiento de las obligaciones legales laborales, previsionales o tributarias de parte del Subconcesionario o de éste para con su personal.
5. Por incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que impone el presente Contrato o infracción a las prohibiciones contenidas en él.
6. Por mora o simple atraso en el pago de dos tarifas alternativas o consecutivas.

Se entiende que hay incumplimiento de una obligación no sólo cuando ésta no se ejecuta, sino también cuando se ejecute de manera incompleta, tardía o en forma diferente a la convenida.

En caso de terminación anticipada por aplicación de esta cláusula, la Concesionaria tendrá derecho a exigir del Subconcesionario la inmediata devolución de los inmuebles, bienes, instalaciones, equipos y espacios subconcesionados y arrendados en virtud del presente contrato y a exigir el pago de la totalidad de las tarifas de subconcesión devengadas que a esa fecha se encuentren impagas.

Adicionalmente, en caso de terminación anticipada del presente contrato por las causales indicadas precedentemente, se devengará en favor de la Concesionaria una multa o cláusula penal que las partes avalúan de común acuerdo en la cantidad de UF 50 (Cincuenta Unidades de Fomento), que se documenta con la boleta bancaria de garantía a que alude la cláusula duodécimo siguiente.

DÉCIMO SEGUNDO: GARANTIA DE FIEL CUMPLIMIENTO.

Con el objeto de garantizar todas y cada una de las obligaciones que la Subconcesionaria adquiere en virtud del presente contrato, así como cualquier otra obligación que tenga en la actualidad o que tuviere en el futuro la Subconcesionaria con Concesionaria, esta deberá a su libre elección:

a) Entregar una boleta de garantía bancaria a favor de SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A., por la suma de UF __ (__Unidades de Fomento), a la vista, irrevocable, no endosable, la que deberá estar vigente durante toda la subconcesión, de modo que, en caso de vencer el plazo de vigencia de la boleta, ésta deberá ser renovada con, a lo menos, 30 días de anticipación al vencimiento del período respectivo y entregada a SCAA dentro del mismo plazo; o:

b) Entregar un vale vista endosable por la suma de UF __ (__ Unidades de Fomento), y:

c) Efectuar el pago, por la suma UF __ (__ Unidades de Fomento), mediante transferencia electrónica en la cuenta corriente N°100028484, que mantiene la Concesionaria en el Banco Estado, debiendo en la misma fecha en que se efectuó la transferencia enviar el respectivo comprobante de transferencia electrónica a los e-Mail paulina.carrasco@aeropuertoarica.cl y josue.chura@aeropuertoarica.cl, adjuntando detalle de lo pagado. La Concesionaria entenderá que el pago se ha efectuado en la fecha en que fue enviado el comprobante de la trasferencia electrónica.

Desde ya, la Concesionaria queda expresamente facultada por la Subconcesionaria para hacer efectiva dicha boleta de garantía, por cualquier incumplimiento de las obligaciones que por el presente instrumento asume la Subconcesionaria, sin necesidad de autorización o pronunciamiento en tal sentido del Árbitro que se designe de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento, ni de tribunal alguno. En caso de que la Concesionaria haga efectiva la garantía, la Subconcesionaria deberá renovarla dentro del plazo de 7 (siete) días corridos.

La calificación de incumplimiento de obligaciones contractuales que habilite el cobro de la referida boleta de garantía estará entregada al juicio exclusivo de la Concesionaria.

Asimismo, la Subconcesionaria renuncia a ejercer o invocar cualquier derecho o acción tendiente a entrabar o dificultar el cobro de dicho documento.

Lo expresado en esta cláusula es sin perjuicio de la facultad del Árbitro que se designe de conformidad al procedimiento establecido en el presente contrato, para conocer de todas las demás materias o controversias que se susciten entre las partes con motivo u ocasión del presente contrato.

Al final del presente contrato la Concesionaria devolverá dicha boleta de garantía o suma de dinero en caso de que la subconcesionaria no haya incumplido sus obligaciones.

DÉCIMO TERCERO: DAÑOS Y SEGURO.

El Subconcesionario será la única responsable, por cualquier daño o deterioro, perjuicio o pérdida, causada o provocada por mal manejo de sus empleados a terceros, a la propiedad de las líneas aéreas, a las instalaciones del terminal y en general en todas las áreas comprendidas dentro del alcance de la concesión.

Para efectos de asegurar la responsabilidad que le cabe al Subconcesionario, ésta encomienda a la Concesionaria, para que ésta última, contrate a nombre, por cuenta y cargo de la primera, durante todo el período de duración del contrato y en la forma que considere más adecuada, seguros que comprendan los siguientes riesgos y coberturas en montos suficientes, con compañías aseguradoras nacionales o extranjeras de reconocido prestigio:

- Seguro de incendio de los inmuebles subconcesionados, con todos sus adicionales y respectivas instalaciones, con cobertura de riesgos de explosión y pérdida de bienes,

- Seguro de lucro cesante, esto es, el pago del precio de la subconcesión, expresado en la cláusula sexta del presente contrato, como consecuencia de una paralización de actividades debido a siniestros de incendio, terremoto, caída de aviones, riesgos de la naturaleza, huelga, saqueo y desorden popular y rotura de cañerías. El monto máximo de la indemnización corresponderá al precio pactado en la cláusula cuarta precedente correspondiente a 6 meses; y

- Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros contra todo evento, por un monto suficiente que cubra en forma integral los perjuicios ocasionados, incluyendo, pero sin limitarse a ello, responsabilidad civil general, patronal, por contaminación, daño moral y gastos de defensa, el cual no podrá ser inferior a la suma de UF 5.000 (Cinco mil Unidades de Fomento).

En todas y cada una de las pólizas antes mencionadas deberá constar el pago al contado de las mismas.

Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad del Subconcesionario, que se obliga a indemnizar los perjuicios no cubiertos por el seguro.

El valor de las primas, respecto de cada cobertura será de cargo del Subconcesionario, que deberá pagarlas a la Concesionaría, quien emitirá la respectiva factura al efecto, adjuntando a esta los antecedentes que validen los respectivos montos de primas.

Asimismo, para el evento que el Subconcesionario disponga la ejecución de obras de cualquier tipo en los inmuebles subconcesionados, contratando al efecto servicios de terceros, dichos terceros deberán acreditar la suscripción de una póliza de seguros por responsabilidad civil por cualquier daño o deterioro, perjuicio o pérdida, causada o provocada a terceros, la propiedad de las líneas aéreas, a las instalaciones del Terminal y en general en todas las áreas comprendidas dentro del alcance de la concesión, con ocasión de la ejecución de las obras encargadas.

Dicha póliza de responsabilidad civil deberá ascender a una suma equivalente al 10% el valor total de la obra, y no podrá ser inferior en ningún caso a la suma de UF 1.000 (Mil Unidades de Fomento).

En las pólizas antes mencionadas la Concesionaria tendrá la calidad de coasegurado o asegurado adicional y deberá comparecer a la firma de cualquier avenimiento, transacción o finiquito que se suscriba en base a dicha cobertura.

Estas pólizas deberán ser calificadas por el Inspector Fiscal del MOP en cuanto al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.10.10.C.21 de las Bases de Licitación.

DÉCIMO CUARTO: RELACIONES LABORALES.

El personal que las partes destinen para dar cumplimiento a este contrato, respectivamente, será de exclusiva dependencia y responsabilidad de las mismas, sin que exista vínculo de subordinación alguno entre dicho personal y la otra parte. Las partes dejan constancia de que ni entre las partes, ni entre éstas y los empleados, dependientes, subcontratistas o los empleados o dependientes de los subcontratistas de la otra, existe o existirá relación o vínculo laboral alguno.

Como consecuencia de lo expresado anteriormente, cada una de las partes se obliga a cumplir con las obligaciones laborales y provisionales que le correspondan, y será la sola y única responsable por:

a) Las prestaciones laborales, previsionales, de seguridad social y tributarias de sus respectivos empleados o dependientes, tales como, pero no limitadas a, remuneraciones, sueldos, asignaciones, gratificaciones, bonos, viáticos, vacaciones, alimentación, indemnizaciones sustituidas de aviso previo de despido, indemnizaciones por despido, cotizaciones de salud, cotizaciones provisionales, descuentos por impuestos, cotizaciones por seguro de accidentes laborales y enfermedades profesionales, afiliaciones a una mutual u organismo de prevención de accidentes laborales, etc.; y

b) Las responsabilidades que puedan corresponderles por hechos o eventos realizados por o que afecten a, sus respectivos empleados o dependientes, tales como, pero no limitando a, lesiones, accidentes del trabajo, enfermedades profesionales o daños, a dichos empleados o dependientes o a terceros;

Lo indicado en las letras a) y b) precedentes se establece en aplicación de las normas vigentes en materia de derecho laboral, previsional, de seguridad social, tributarias y de responsabilidad civil por hechos de terceros.

Cada una de las partes será íntegramente responsable por los hechos y conductas de sus dependientes frente a la otra parte, así como de cualquier perjuicio, daño o lesión provocados por ellos, todo ello de conformidad a lo establecido en los artículos 2320 y 2322 del Código Civil.

Las partes declaran una a favor de la otra y del MOP que la defenderá judicial y extrajudicialmente e indemnizará, sus respectivos agentes y/o matriz, filiales o

subsidiarias por todo perjuicio, reclamo, demanda, juicio, embargo, medida precautoria, sentencia, multa, sanción, costo y gasto, incluyendo honorarios y gastos legales causados o derivados de la presunción de existencia de relación laboral entre el personal, empleados, dependientes, contratistas y agentes de una parte y la otra. La obligación establecida en esta cláusula no quedará liberada, limitada ni extinguida por la contratación de seguros. La obligación de defensa de que da cuenta este párrafo se hará tan pronto una de las partes, su agente y/o matriz, filial o subsidiaria sea notificada de la demanda, reclamo, juicio, etc., mientras que la obligación de indemnización se hará exigible tan pronto cualquiera de ellos haya efectuado cualquier pago o desembolso en razón de los mismos, sin perjuicio de las restituciones a que hubiere lugar con motivo del fallo favorable de recursos pendientes.

DÉCIMO QUINTO: MODIFICACIONES.

Toda modificación al presente Contrato, deberá ser hecha en forma expresa y por escrito por las partes. Tratándose de modificaciones que digan relación con las condiciones económicas y técnicas señaladas en este contrato, éstas deberán contar con el visto bueno del Director General de Concesiones de Obras Públicas.

Se deja expresa constancia que de conformidad con las Bases de Licitación que rigen la Concesión de la Concesionaria, el MOP, por intermedio del Inspector Fiscal y previo informe favorable de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) está facultado para cambiar de ubicación los servicios no aeronáuticos y/o aeronáuticos, y conservar, aumentar o disminuir el área ocupada, cuando las necesidades del Aeropuerto así lo requieran; derecho del MOP que la Subconcesionaria reconoce y acepta en este acto. Asimismo, se deja constancia que, de acuerdo a las citadas bases, el Director General de Concesiones de Obras Públicas está facultado para establecer modificaciones, regulaciones, condiciones o modalidades a cualquiera de los servicios aeronáuticos como no aeronáuticos, e incluso la suspensión temporal de un determinado servicio comercial obligatorio. Si en uso de sus facultades, el Inspector Fiscal de la Concesión o el Director General de Concesiones de Obras Públicas ordena la modificación del presente contrato, este hecho deberá ser comunicado en el más breve plazo posible al Subconcesionario, la que autoriza desde ya a la Concesionaria para poder introducir modificaciones al presente contrato en caso que la autoridad respectiva así lo determine en el uso de sus facultades. Con todo, la Subconcesionaria siempre tendrá derecho a poner término inmediato al presente contrato, sin indemnización alguna para las partes, en caso

que considere, a su entera discreción, que las modificaciones requeridas por el Inspector Fiscal o el Director General de Concesiones de Obras Públicas cambian las condiciones acordadas del contrato, haciéndolo más oneroso o perjudicial, o comercialmente menos atractivo.

DÉCIMO SEXTO: CESIÓN DEL CONTRATO.

Bajo ninguna circunstancia la Subconcesionaria podrá ceder total ni parcialmente a un tercero, dar en garantía, transferir o traspasar de manera alguna, parcial o totalmente; las obligaciones asumidas en virtud del contrato ni cualquier derecho emanado de él, sin el consentimiento previo, expreso y por escrito por parte de SCAA.

DÉCIMO SÉPTIMO: ARBITRAJE Y DOMICILIO.

Cualquier dificultad o controversia que se produzca entre los contratantes respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución de este contrato o cualquier otro motivo será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.

Las partes confieren poder especial irrevocable a la Cámara de Comercio de Santiago A.G., para que, a petición escrita de cualquiera de ellas, designe a un árbitro arbitrador de entre los integrantes del cuerpo arbitral del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago.

En contra de las resoluciones del arbitrador no procederá recurso alguno, renunciando las partes expresamente a ellos. El árbitro queda especialmente facultado para resolver todo asunto relacionado con su competencia y/o jurisdicción.

En todo caso, la Concesionaria estará facultada para dirigirse directamente a los Tribunales Ordinarios de Justicia y someter el conocimiento de cualquier asunto de acuerdo a los procedimientos establecidos por ley, o bien optar, a su sólo arbitrio, por someter a arbitraje el asunto en controversia en la forma señalada en los párrafos precedentes.

Las partes fijan domicilio especial convencional en la ciudad de Santiago y se someten a la jurisdicción pactada en la presente cláusula.

DÉCIMO OCTAVO: COMUNICACIONES Y AVISOS.

Toda otra comunicación o entrega de documentación que deba practicarse conforme a este instrumento deberá ser efectuada a través de un sistema de correos, entrega personal, por transmisión por facsímile con confirmación de envío o por correo electrónico, de acuerdo a lo siguiente:

a) Si es a SCAA, deberá dirigirse a la atención de don Manuel Salgado Figueroa, Gerente de Operaciones con copia a la Administración, a las oficinas ubicadas en el Aeropuerto Chacalluta de Arica, Camino al aeropuerto sin número; o por transmisión por correo electrónico a la dirección de manuel.salgado@aeropuertoarica.cl

b) Si es a [ ] deberá dirigirse a la atención de don__, a la oficina ubicada en __, o al teléfono __ o por correo electrónico a __.

Cualquier cambio en el domicilio, dirección o número de teléfono singularizados en el párrafo precedente deberá ser oportunamente comunicado por la parte cuyo domicilio, dirección o número de teléfono d hubiere cambiado, a todas las personas indicadas en párrafo precedente. Dicha comunicación de cambio de domicilio, dirección o número de teléfono deberá efectuarse de conformidad con las disposiciones sobre comunicaciones contenidas en la presente cláusula con la debida anticipación, so pena de constituir comunicación válida a la parte o persona del caso el envío a la misma de las comunicaciones que le sean remitidas al domicilio, dirección o número de teléfono anteriormente indicados para dicha parte o persona, mientras dicha parte o persona no comunique el cambio y nueva individualización del domicilio, dirección o número de teléfono al que le deberán hacer llegar las comunicaciones en el futuro.

Todas las comunicaciones, a excepción de las facturas, se harán efectivas a su debida recepción, la que, sin perjuicio de prueba en contrario, se entenderá efectuada conforme a lo que se indica a continuación:

a) mediante señal de recepción a través del correspondiente timbre o firma si se han entregado personalmente en el domicilio correspondiente; o

b) mediante correo electrónico automático de confirmación de recepción y lectura del mensaje por su destinatario; o

c) al tercer día corrido después de haber sido franqueadas, si se han enviado por un sistema de correos privado de reconocida reputación desde y hacia el interior del territorio de la República de Chile; o

d) al décimo día corrido después de haber sido franqueadas, si se han enviado por un sistema de correos privado de reconocida reputación desde el exterior y hacia el interior del territorio de la República de Chile o desde el interior de la República de Chile hacia el exterior del mismo.

El rechazo o la negativa de recibir una comunicación enviada de conformidad a las disposiciones precedentes, se considerará, para todos los efectos, como recepción válida de la comunicación del caso.

DECIMO NOVENO: ANEXOS DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN.

El presente contrato de subconcesión tiene como Anexos los siguientes:

Anexo N° 1: Reglamento de Servicio de la Obra.

Anexo N° 2: Plano de ubicación del Inmueble Subconcesionado.

Anexo N° 3: Acta de entrega del Inmueble Subconcesionado.

Todos estos documentos serán considerados parte integrante del presente contrato.

VIGÉSIMO: EJEMPLARES.

El presente instrumento se firma en dos ejemplares de idéntico tenor y fecha, quedando uno en poder de cada parte.

PERSONERIAS:

La personería de los representantes de **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.**, consta de escritura pública de fecha 02 de diciembre de 2024 otorgada en la Notaría de Santiago de doña Antonieta Mendoza Escalas.

La personería de don__, para representar a **__,** consta de escritura pública de fecha __ de __ ,otorgada en la Notaría de Santiago de don __.

_____
Luis Guzmán Vergara
pp. **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA**

_____ _____

p.p Subconcesionario

ANEXO N° 1

REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA OBRA

_____
Luis Guzmán Vergara
pp. **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.**

_____ _____

p.p Subconcesionario

ANEXO N° 2

PLANO DE UBICACIÓN DEL INMUEBLE SUBCONCESIONADO

_____
Luis Guzmán Vergara
pp. **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.**

_____ _____

p.p Subconcesionario

ANEXO N° 3

ACTA DE ENTREGA DEL INMUEBLE SUBCONCESIONADO

En Arica, con fecha __ de __ de 2025, comparecen:

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"Aeropuerto Chacalluta de Arica"**, RUT Nº 77.011.942-1, representada según se acredita por don Luis Alberto Guzmán Vergara, chileno, soltero, controlador de tránsito aéreo, cédula de identidad Nº 13.468.971-4 , ambos domiciliados en Avenida Isidora Goyenechea N° 2800, piso 24, Comuna de Las Condes, Santiago, en adelante también e indistintamente **"SCAA"** o la **"Concesionaria"**, por una parte; y, por la otra,

[ ], sociedad del giro de su denominación, RUT N° **[ ]**, debidamente representada por don **[ ]**, nacionalidad **[ ]**, estado civil **[ ]**, de profesión u oficio **[ ]**, ambos domiciliados en **[ ]**, comuna de **[ ]**, en adelante también e indistintamente la "**Subconcesionaria**" o el "Subconcesionario"; vienen en celebrar un contrato de subconcesión, en los términos que a continuación se expresan:

En relación con el contrato de subconcesión celebrado con fecha __ de 2025, las partes comparecientes vienen en acordar la siguiente acta de entrega:

- Un terreno construido de 475,12 m^2 (cuatrocientos setenta y cinco coma doce metros cuadrados), correspondiente al Terminal de Carga del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

El lugar señalado anteriormente, se encuentra dentro del recinto del Aeropuerto Chacalluta de Arica, para quien los recibe don __ a plena satisfacción, en buenas condiciones, sin reclamo alguno que formular al respecto.

1. A contar de esta fecha, el inmueble se encontrará en poder de la Subconcesionaria bajo su administración y cuidado, quien mantendrá el control del acceso a este.

2. El Subconcesionario declara que el inmueble recibido se encuentra en condiciones para comenzar la explotación del servicio que en ellos se prestará, sin reclamo alguno que formular al respecto. Declara asimismo su conformidad con la superficie del inmueble entregada, la cual ha tenido oportunidad de

ratificar, por lo que renuncia desde ya, en forma irrevocable, a realizar cualquier alegación posterior por medio de la cual pretenda reclamar acerca de la misma.

_____
Luis Guzmán Vergara
pp. **SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.**

_____ _____

p.p Subconcesionario

ANEXO 11

PROGRAMA ANUAL DEL SERVICIO DE ASISTENCIA A PASAJEROS CON MOVILIDAD REDUCIDA, AÑO 2025

PROGRAMA ANUAL
DEL SERVICIO DE ASISTENCIA A
PASAJEROS CON MOVILIDAD REDUCIDA

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº 01	**Código**	**:**	PASAPMR-SCAA-006
	Vigencia	**:**	01-01-2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02
	Total de Páginas	**:**	10

Original PASAPMR-SCAA-006

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Jefe de Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo S.	Noviembre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observada vía ORD. IF CE N°3584/2024, de fecha 22.10.24.-
02	01.01.2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia)	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO....4

2. ALCANCE....4

3. RESPONSABILIDADES....4

4. REFERENCIAS....4

5. DEFINICIONES....5

6. PRESTACIÓN DEL SERVICIO....5

7. ANEXOS....11

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo establecer la metodología utilizada por la Sociedad Concesionaria para la prestación del servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida. Lo anterior de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10.9.2 letra n) de las Bases de Licitación de la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2. ALCANCE

El presente documento abarca las actividades involucradas en la prestación del servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y/o aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Elaborar y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4. Personal del Concesionario

Conocer y ejecutar lo señalado en el presente documento.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación.

Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

Reglamento de Servicio de la Obra.

Reglamento de Servicio de la Obra, Aeropuerto Chacalluta de Arica.

5. DEFINICIONES

BALI	**:**	Bases de Licitación.
DGAC	**:**	Dirección General de Aeronáutica Civil.
SCAA	**:**	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
IF	**:**	Inspección Fiscal / Inspector(a) Fiscal.
PMR	**:**	Pasajero con movilidad reducida.
Punto de Encuentro	**:**	Es el área donde los pasajeros con movilidad reducida podrán requerir la prestación de este servicio.

6. PRESTACIÓN DEL SERVICIO

6.1. Descripción

El Concesionario deberá proporcionar, en forma continua e ininterrumpida, la asistencia a los pasajeros con movilidad reducida para el embarque y/o desembarque, trasladando, asistiendo y ayudando al pasajero y su equipaje en todo momento durante su paso por el Aeropuerto, para lo cual deberá contar con personal de apoyo (ya sea propio o subcontratado) y sillas de ruedas o cualquier otro tipo de asistencia adicional, para dar cumplimiento a las exigencias mínimas y a los programas anuales a los que se refiere el artículo 1.10.17 de las Bases de Licitación.

Para la prestación de este servicio el Concesionario deberá considerar, al menos, los siguientes procesos:

- Llegada y Salida del Aeropuerto: Entre las áreas de acceso al Aeropuerto (Estacionamientos Públicos, Áreas para Transporte Terrestre de Pasajeros, entre otros) y el “punto de encuentro”.
- Embarque/Desembarque: Entre el “punto de encuentro” y las puertas de embarque.
- Embarque/Desembarque: Entre el “punto de encuentro” y la puerta de la aeronave (a nivel de la plataforma), para las operaciones de Embarque/Desembarque remoto.
- Tránsito/Conexiones: Incluye, según corresponda, procedimientos de embarque, desembarque, y traslados a través del Edificio Terminal.

Cada “punto de encuentro” mencionado anteriormente será el área donde los pasajeros con movilidad reducida podrán requerir la prestación de este servicio, para lo cual se podrán utilizar quioscos o tótems, y deberán estar ubicados en las zonas de acceso al Aeropuerto (Estacionamientos Públicos, Áreas para Transporte Terrestre de Pasajeros, entre otros), en las zonas de acceso al Edificio Terminal, y en las puertas de desembarque, considerando en este último caso, al menos, 1 (un) quiosco o tótem por cada 2 (dos) de ellas. Dichos puntos de encuentro deberán estar señalizados claramente y contar con información básica sobre el Aeropuerto en formatos accesibles.

Lo anterior, sin perjuicio de que el desplazamiento realizado por el Concesionario desde el mostrador de facturación o counters a la puerta de embarque, pasando los controles de emigración; Aduanas y Seguridad; debe ser realizado bajo la responsabilidad de la compañía aérea de acuerdo a los procedimientos y normas internacionales.

El Concesionario deberá habilitar como parte del Servicio de Información a los Usuarios el mecanismo para que los pasajeros puedan requerir el servicio.

El Concesionario contará con un seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros, destinada a cubrir aquellos daños que, con motivo de las actividades de explotación de las obras, sufran terceros en sus bienes y/o en sus personas y que hubiesen acontecido dentro del Área de Concesión o en su vecindad inmediata. Dicho seguro sólo opera en caso de que se determine que la Sociedad Concesionaria o el Ministerio de Obras Públicas tengan responsabilidad civil en la ocurrencia de cualquier daño, y que éstos sean condenados mediante una sentencia judicial afirme.

6.2. Prestaciones Excluidas del Servicio

El Servicio de Asistencia no comprenderá la prestación de servicios que no estén expresamente indicados en este Programa. En particular, aunque sin limitación, se excluye del Servicio de Asistencia cualquier prestación de salud y/o alimentación, asistencia médica, paramédica o dental, atención de enfermería y/o cuidado de enfermos, pacientes o personas heridas o accidentadas. Igualmente, se excluye en los mismos términos la asistencia al acompañante del PMR.

6.3. Pasos a Seguir para Utilizar el Servicio de Asistencia a PMR

Para pasajeros saliendo o arribando al Aeropuerto y que necesiten la prestación del servicio PMR, se dispondrán las siguientes modalidades de operación:

- **Realizar una solicitud de asistencia embarcando en el Aeropuerto de Arica con previo aviso (48 horas de antelación):**

El PMR y/o su acompañante podrán solicitar la asistencia comunicándose a los fonos +56 58 221 34 16 o +56 9 4478 1009, o bien, a la casilla de correo electrónico informaciones@aeropuertoarica.cl, registrando el nombre, RUT, correo electrónico y teléfono de contacto, señalando el número del vuelo y la hora que solicita el servicio.

El personal de informaciones que lo atienda responderá su solicitud entregando su nombre y una ID de identificación del servicio.

Al llegar al terminal aéreo podrá estacionarse en el estacionamiento público o detenerse en el sector habilitado y debidamente identificado para PMR. En caso de venir con algún acompañante, éste deberá acercarse al Mesón de Informaciones y confirmar el requerimiento de asistencia con la ID entregada. En caso de no venir con acompañante deberá llamar por teléfono al Mesón de Informaciones, entregando su ID y señalando el lugar en que se encuentra (el número teléfono estará dispuesto en el sector de estacionamiento antes señalado). Su solicitud será confirmada y se registrará la hora de dicha confirmación, así como la hora de inicio efectivo del servicio.

El tiempo de espera del pasajero será contabilizado desde la hora en que se confirme el servicio hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia embarcando en el Aeropuerto de Arica sin previo aviso**

El PMR y/o su acompañante podrán solicitar la asistencia registrando su nombre, RUT, correo electrónico y teléfono de contacto, señalando el requerimiento de asistencia para PMR en el Mesón de Informaciones. El personal de Informaciones que lo atienda responderá su solicitud entregando su ID de identificación del servicio. Su solicitud será confirmada y se registrará la hora de dicha confirmación, así como la hora de inicio efectivo del servicio.

El tiempo de espera del pasajero será contabilizado desde la hora en que se confirme el servicio hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia desembarcando en el Aeropuerto de Arica, con previo aviso (48 horas de antelación)**

El PMR, su acompañante y/o la compañía aérea que lo transporta, podrán solicitar la asistencia comunicándose al fono +56 58 221 34 16 o +56 9 4478 1009, o al correo electrónico de Informaciones del Aeropuerto de Arica: informaciones@aeropuertoarica.cl, registrando su nombre, RUT, correo electrónico, teléfono de contacto, el número del vuelo y la hora en que solicita el servicio. El personal de Informaciones que atienda responderá su solicitud entregando su nombre y una ID de identificación del servicio.

Al llegar el vuelo al Aeropuerto de Arica con el PMR solicitante, la compañía aérea dispondrá de una de las sillas de ruedas entregada por la Concesionaria en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (en plataforma, frente a la puerta del avión). La compañía aérea desembarcará al PMR, quien será recibido por el personal de asistencia de la Concesionaria (en la puerta de desembarque o en

plataforma, según corresponda), pasando por las salas de arribo nacional o internacional hasta el lugar o medio de transporte que lo trasladará.

El tiempo de espera será contabilizado desde la hora en que la compañía aérea desembarque y entregue al pasajero en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (a nivel de plataforma, frente a la puerta del avión) hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Realizar una solicitud de asistencia desembarcando en Aeropuerto de Arica sin previo aviso**

El PMR, su acompañante y/o la compañía aérea que lo transporta, podrán solicitar la asistencia comunicándose al Mesón de Informaciones, registrando su nombre, RUT, correo electrónico, teléfono de contacto, y el requerimiento de asistencia. El personal de Informaciones que atienda responderá su solicitud entregando un ID de identificación del servicio.

Al llegar el vuelo al Aeropuerto de Arica con el PMR solicitante, la compañía aérea dispondrá de una de las sillas de ruedas entregada por la Concesionaria en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (en plataforma, frente a la puerta del avión). La compañía aérea desembarcará al PMR, quien será recibido por el personal de asistencia de la Concesionaria (en la puerta de desembarque o en plataforma, según corresponda), pasando por las salas de arribo nacional o internacional hasta el lugar o medio de transporte que lo trasladará.

El tiempo de espera será contabilizado desde la hora en que la compañía aérea desembarque y entregue al pasajero en la puerta de desembarque (1, 2, 3, 4 o 5, según corresponda) o arribo remoto (a nivel de plataforma, frente a la puerta del avión) hasta la hora de Inicio del Servicio de Asistencia.

- **Otros casos a considerar:**

En particular, respecto de las asistencias con previo aviso, la solicitud del Servicio de Asistencia caducará y, por tanto, quedará sin efecto, cuando el PMR no se presente en la forma dispuesta, transcurridos 15 (quince) minutos desde la hora de encuentro con previo aviso.

En caso de retrasos de vuelos, la Sociedad Concesionaria procederá a cancelar la solicitud de asistencia, ingresando el motivo de dicha cancelación en el sistema y generará una nueva solicitud con la hora del vuelo reprogramado.

El pasajero que requiera el servicio de asistencia para embarcar deberá presentarse en el Punto de Encuentro con una antelación mínima de 20 minutos al horario establecido por la compañía aérea para su presentación en Aeropuerto; la Concesionaria no será responsable de la pérdida del vuelo en caso de retrasos atribuibles al pasajero. Sólo en aquellos casos en que exista un atraso atribuible en su totalidad a la Sociedad Concesionaria,

se establece que esta última deberá responder por los perjuicios ocasionados (debidamente comprobados y consensuados con el PMR afectado).

Lo anterior sin perjuicio que el PMR deberá informarse acabada y oportunamente acerca de todos los procedimientos, trámites, gestiones, controles, pagos de reciprocidad, documentación, obligaciones, exigencias, restricciones y/o limitaciones aplicables en Chile al transporte aéreo y, en particular, aunque sin limitación, a los procesos de embarque, desembarque, tránsito y conexiones, y de los tiempos que puede acarrear el respeto de todo lo anterior.

Se entenderá como Inicio del Servicio de Asistencia el momento en que el personal de la Concesionaria dispuesto para este efecto se apersone y entable contacto presencial con el PMR.

Se entenderá como Término normal o anticipado del Servicio de Asistencia al haberse completado el proceso de traslado del PMR o no se presenta, respectivamente.

Sin perjuicio de lo anterior de la facultad de la Concesionaria, de ponerle término anticipado a su prestación, en los casos siguientes:

- Por razones de seguridad de la operación aérea y la de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto, la Concesionaria no prestará y/o podrá finalizar anticipadamente el Servicio de Asistencia ya iniciado, redireccionando al punto de encuentro.
- Por instrucciones de la Compañía Aérea respectiva o de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no se encontraren en condiciones de salud, físicas, psíquicas y/o sensoriales de ser transportados en aeronaves, redireccionando al punto de encuentro.
- Que el usuario se encontrara en estado de intemperancia y/o bajo los efectos del alcohol, drogas u otras sustancias.
- Requirieren asistencia médica inmediata, o tuvieren un trato o actitud agresiva y/o violenta que pusiere en peligro la integridad del personal del Servicio de Asistencia o de cualquier otro tercero en el Aeropuerto. En este caso, se trasladará al sector público, con apoyo del personal de Seguridad de la Sociedad Concesionaria y/o Carabinero de Servicio.
- Por su parte el propio PMR podrá rechazar el Servicio de Asistencia una vez iniciado, cuando su decisión constare expresamente o por escrito y no pudiere afectar la seguridad de la operación aeroportuaria ni la de los demás Pasajeros, tripulantes y usuarios del Aeropuerto.

La Concesionaria se compromete a emplear esfuerzos razonables para proveer el Servicio de Asistencia de manera que el PMR pueda embarcar en forma oportuna.

Para aquellas operaciones de vuelo en modalidad remota, serán las compañías aéreas y/o las empresas que les brinden los servicios de groundhandling quienes tendrán la responsabilidad de embarcar/desembarcar a los PMR hacia/desde las aeronaves, desde/hasta el nivel de la plataforma de aviación comercial, para lo cual deberán disponer de los medios humanos y/o técnicos necesarios.

Ante casos excepcionales, donde habiendo iniciado el servicio de asistencia a PMR se produzca una evacuación, por sismo, objeto o bulto abandonado en el Terminal de Pasajeros, u otro suceso de fuerza mayor, dicho servicio no incluirá un costo extra, hasta que se regularice la situación.

En caso de que el PMR requiera realizar alguna Consulta, Reclamo, Sugerencia y/o Felicitación, podrá realizarlo a través de los siguientes medios, de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Gestión de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias:

a. En el mesón de atención del público, por medio del Formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias dispuesto por la Sociedad Concesionaria.

b. Vía telefónica (call center), a través del personal del Centro de Atención del Usuario de la Sociedad Concesionaria (número +56 58 221 34 16).

c. Mediante carta certificada dirigida al Centro de Atención del Usuario, al domicilio de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., debidamente firmada por el usuario remitente.

d. Mediante correo electrónico dirigido al Centro de Atención del Usuario (e-mail: informaciones@aeropuertoarica.cl).

e. A través del sitio web administrado por la Sociedad Concesionaria (sitio Web: www.aeropuertoarica.cl).

6.4. Indicador de Desempeño

Indicador

Asistencias a PMR dentro del umbral establecido (tiempo de espera).

Umbral (u)

Servicio de Asistencia	Umbral (tiempo de espera)
Asistencia desembarque con previo aviso	$u \leq 10$ min
Asistencia desembarque sin previo aviso	$u \leq 25$ min
Asistencia embarque con previo aviso	$u \leq 5$ min
Asistencia embarque sin previo aviso	$u \leq 25$ min

Medio de Verificación:

Planilla de registro mensual de las atenciones realizadas.

6.5. Horario de Prestación del Servicio

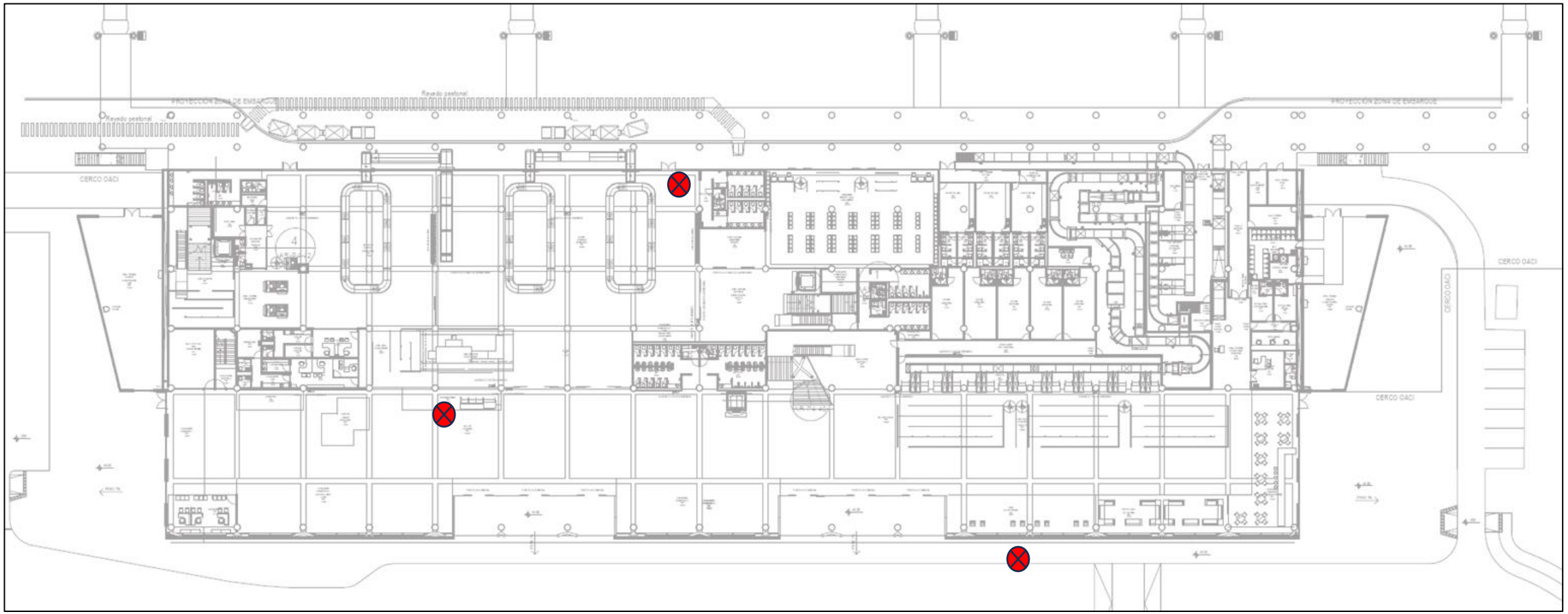
Este servicio deberá funcionar todos los días del año, en un horario que permita cubrir la llegada y salida de vuelos regulares y no regulares, tanto internacionales como domésticos, lo cual será calificado por el Inspector Fiscal.

7. ANEXOS

Anexo N°1-A : Disposición de Puntos de Encuentro, Habilitación Anticipada Terminal de Pasajeros.

Anexo N°1-B : Disposición de Puntos de Encuentro, Post-PSP2.

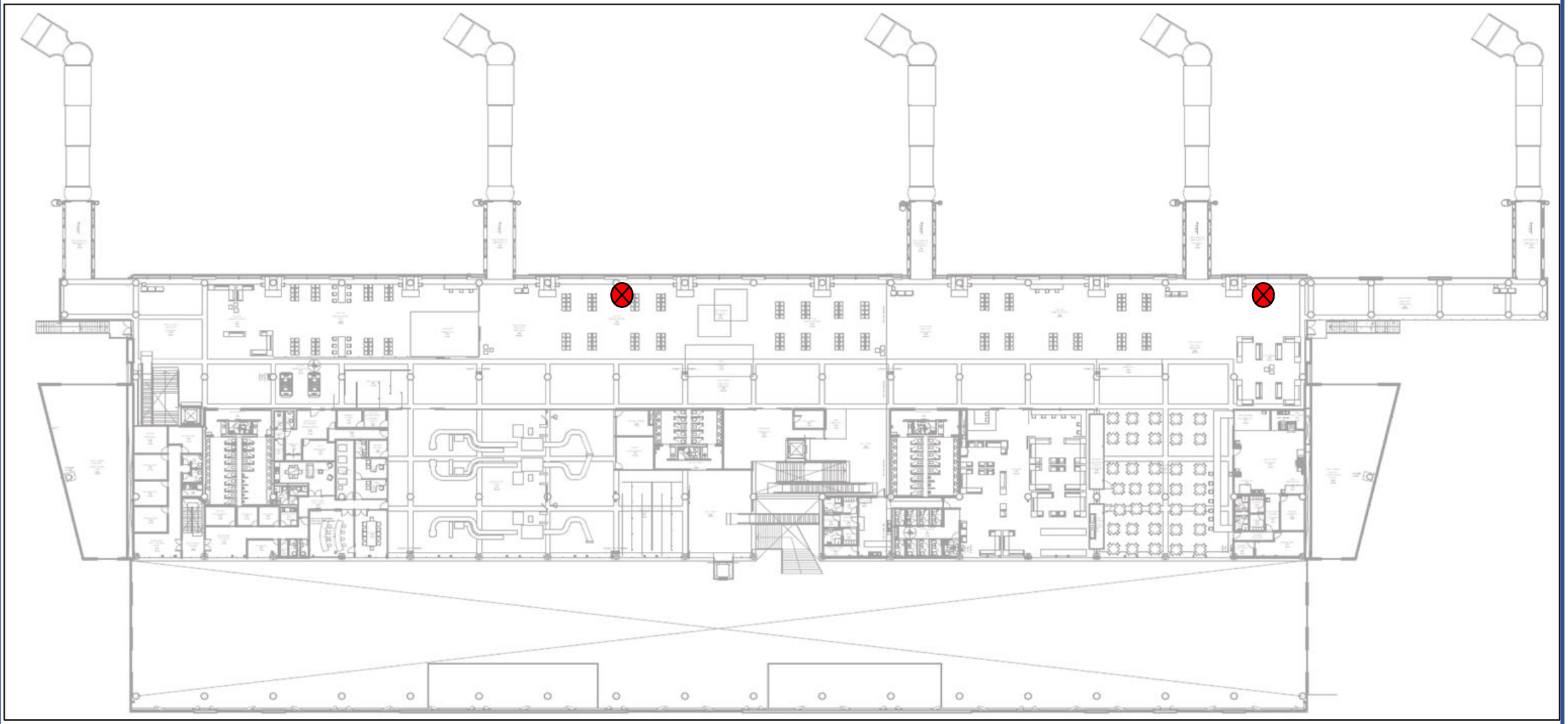
ANEXO 1-A. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – HABILITACIÓN ANTICIPADA (PRIMER NIVEL)



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

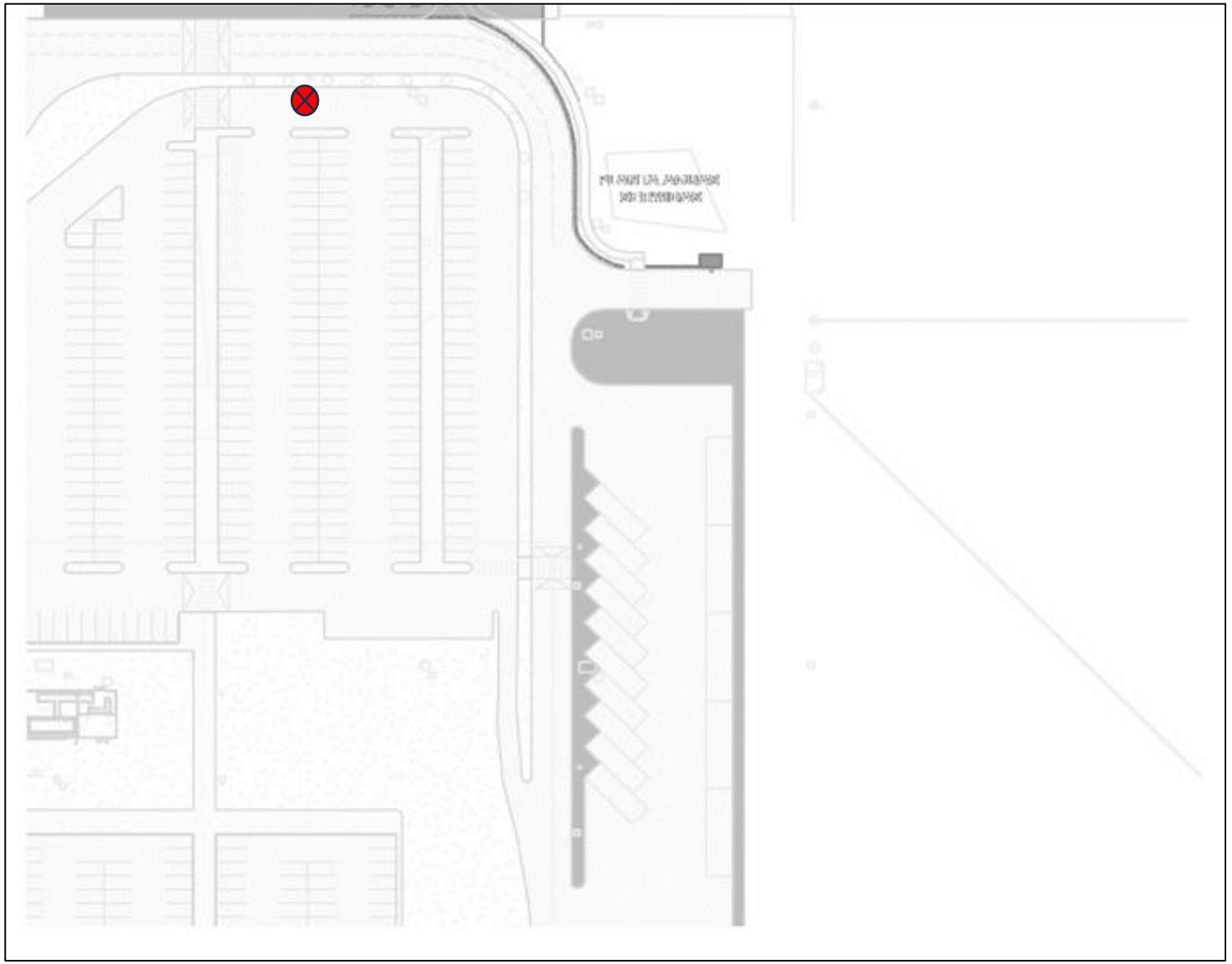
ANEXO 1-A. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – HABILITACIÓN ANTICIPADA (SEGUNDO NIVEL)



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

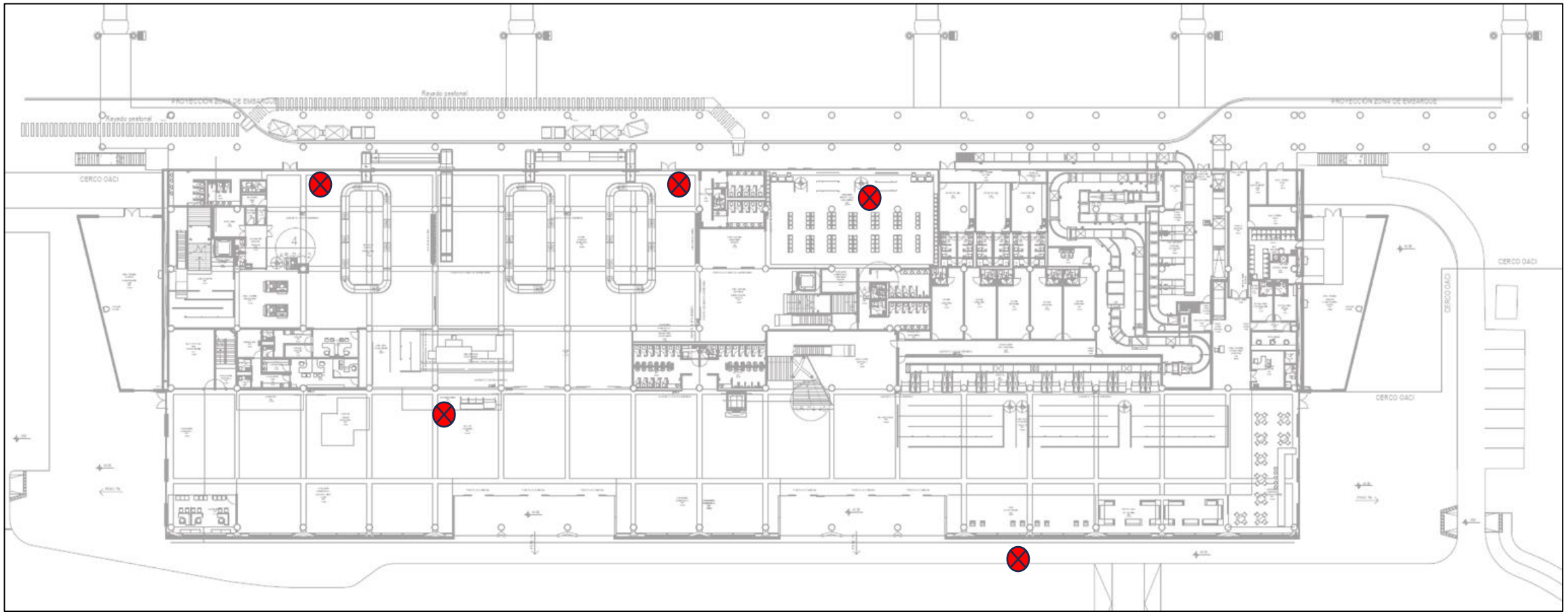
ANEXO 1-A. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – HABILITACIÓN ANTICIPADA (EXTERIOR)



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

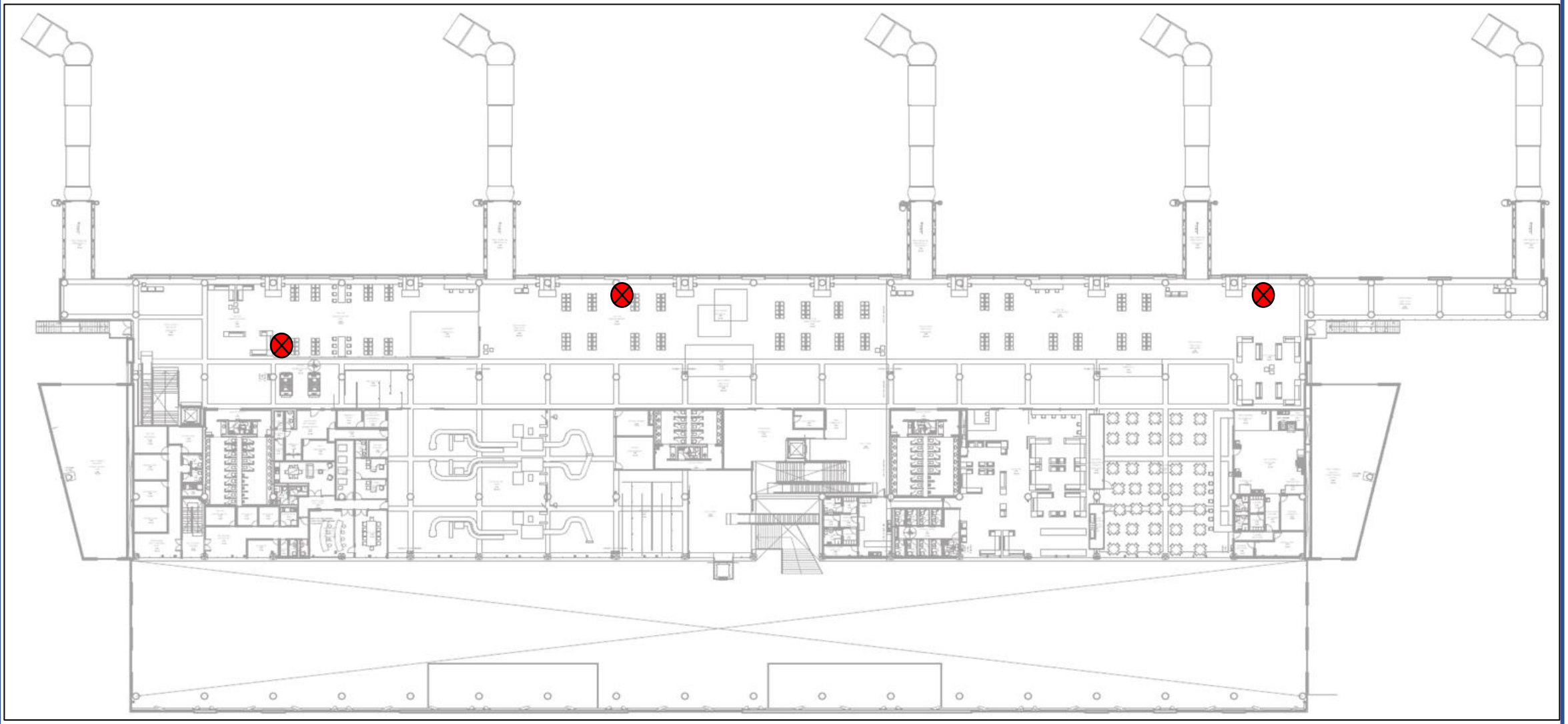
ANEXO N°1-B. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – POST-PSP2



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

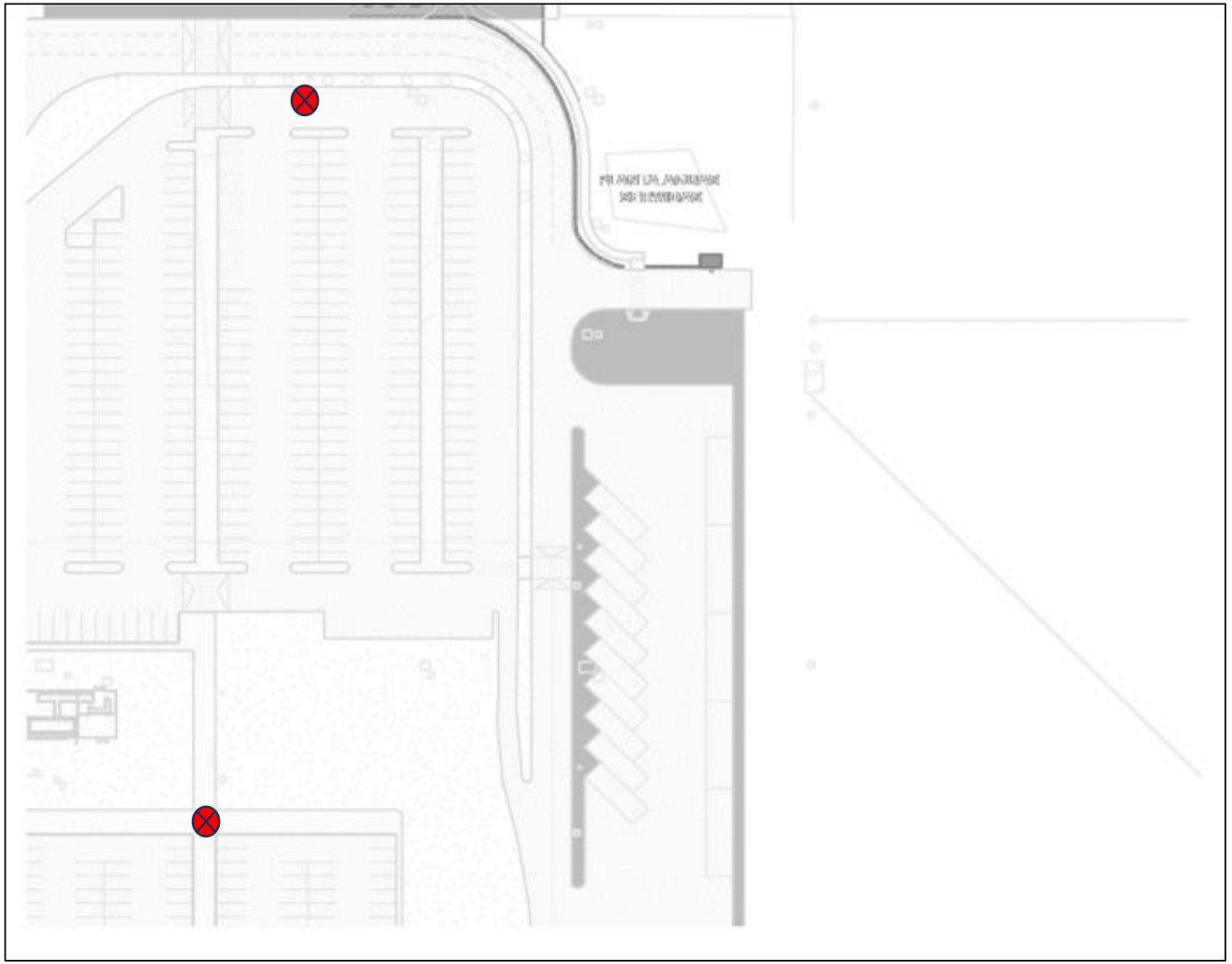
ANEXO N°1-B. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – POST-PSP2



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

ANEXO N°1-B. DISPOSICIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO – POST-PSP2



PUNTO DE ENCUENTRO

NOTA: Los puntos de encuentro propuestos son referenciales, pudiendo adecuarse conforme la configuración final de las operaciones del servicio.

ANEXO 12

PROGRAMA ANUAL DEL SERVICIO DE VIGILANCIA, AÑO 2025

PROGRAMA ANUAL

DEL SERVICIO DE VIGILANCIA

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº 01	**Código**	**:**	PASV-SCAA-006
	Vigencia	**:**	01-01-2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02

Original PASV-SCAA-006

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Jefe De Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo Salazar	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observado Mediante ORD IF CE N°3590/2024, de fecha 25.10.24
02	01-01-2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia).	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. REFERENCIAS 4

5. DEFINICIONES 5

6. PRESTACIÓN DEL SERVICIO 5

6.1. ESQUEMA 5

6.2. ORGANIGRAMA 5

6.3. DOTACIÓN DE PERSONAL Y ESQUEMA DE TURNOS 6

6.4. REQUISITOS 7

6.5. COORDINACIÓN CON ORGANISMOS PÚBLICOS 7

6.6. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL 7

6.7. PROCEDIMIENTOS Y REGLAMENTO 7

7. ANEXOS 8

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo establecer la metodología utilizada por la Sociedad Concesionaria para la prestación del servicio de vigilancia preventiva y disuasiva, tanto en las áreas públicas del Terminal de Pasajeros como en el área de estacionamientos públicos. Lo anterior de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.10.9.2 letra i) de las Bases de Licitación de la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2. ALCANCE

El presente documento abarca las actividades involucradas en la prestación del servicio de vigilancia preventiva y disuasiva en las áreas públicas del Edificio Terminal y en el área de estacionamientos públicos del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y/o aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4. Personal de Seguridad

Conocer y poner en práctica lo señalado en el presente documento.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación **:** Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

DL N°3.607, de 1981 **:** Establece Nuevas Normas Sobre Funcionamiento de Vigilantes Privados.

DAN 17-02. Segunda Edición, aprobada por Resolución DGAC (Exenta) N°0811, de fecha 29.12.16, y sus respectivas enmiendas.

RSO : Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.

5. DEFINICIONES

BALI : Bases de Licitación.

DASA : Dirección de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

DGAC : Dirección General de Aeronáutica Civil.

IF : Inspección Fiscal / Inspector(a) Fiscal.

PACO : Programa Anual de Conservación de la Obra.

RSO : Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.

SCAA : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

6. PRESTACIÓN DEL SERVICIO

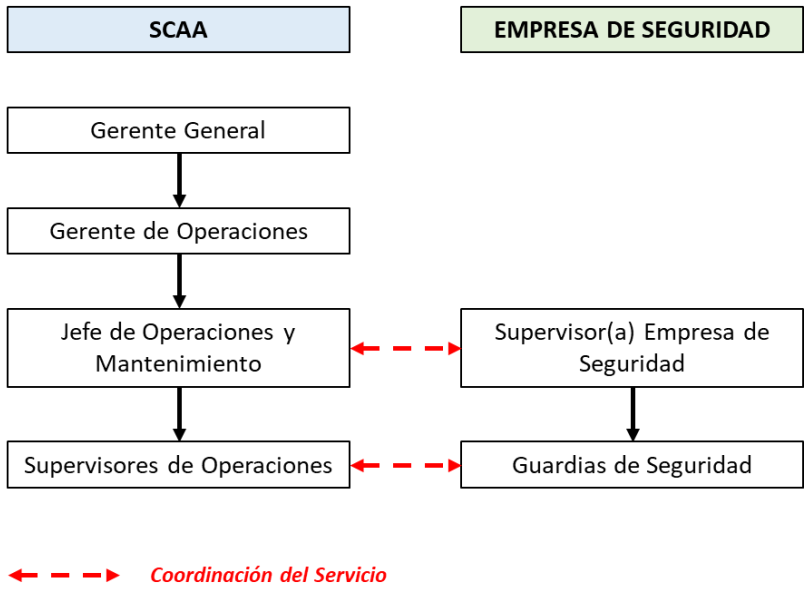
6.1. Esquema

El Servicio de Vigilancia será prestado de forma directa o a través de una subcontratista, destinando en cualquier caso el personal idóneo para el cumplimiento de las funciones descritas en el presente documento.

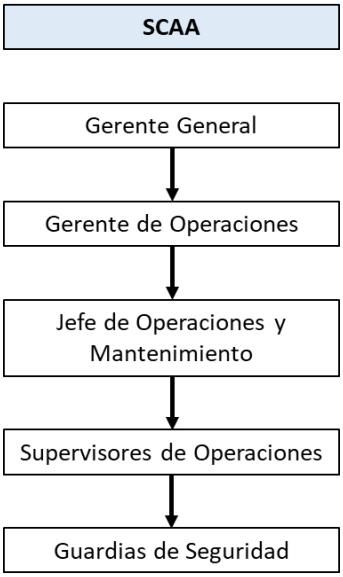
6.2. Organigrama

La estructura funcional para la prestación del servicio será la siguiente:

Mediante Empresa de Seguridad:



Prestación Directa:



En cualquier caso, la Gerencia de Operaciones de SCAA será la encargada del control y administración del servicio.

6.3. Dotación de Personal y Esquema de Turnos

La dotación de personal y el esquema de turnos asociado serán los indicados a continuación:

- 01 supervisor — Presencia ocasional y a requerimiento.
- 02 guardia de Seguridad por turno — Presencia permanente 24 horas al día.

NOTA: el segundo funcionario de seguridad se incluye únicamente mientras se mantenga la modalidad provisoria de procesamiento de equipaje facturado. Posterior a ello se evaluará su continuidad, conforme las necesidades del servicio.

02 turnos diarios de 12 horas cada uno (los horarios podrás ser ajustados sin afectar la cobertura permanente 24 horas al día del servicio):

Turno A, desde las 08:30 a 20:30 hrs.

Turno B, desde las 20:30 a 08:30 hrs.

En la medida que las necesidades del Aeropuerto así lo requieren, SCAA evaluará un eventual aumento de dotación en los turnos que así lo amerite.

6.4. Requisitos

La empresa encargada del servicio de vigilancia (sea propio o subcontratado) será responsable de lo siguiente.

- Contar con sus directivas de funcionamiento aprobadas por la DGAC, según la DAN 17 02, y Autorización de Funcionamiento de la DASA y de Carabineros de Chile.
- Los guardias deberán contar con sus correspondientes cursos OS10 (dictado por Carabineros de Chile) según resolución 2319 del 08 de agosto de 2024 y curso de concientización de Seguridad Aeroportuaria.
- D.L 3.607, "Establece nuevas normas sobre funcionamiento de vigilantes privados"

6.5. Coordinación con Organismos Públicos

En caso de cualquier situación que requiera la coordinación del servicio de vigilancia con organismos públicos (Carabineros de Chile, PDI, DGAC, entre otros), será el Supervisor de Operaciones de SCAA quien deba comunicar al organismo competente, junto con informar al Gerente de Operaciones. Se hará un mayor hincapié a la coordinación diaria con el personal de Carabineros de Chile presente en el recinto aeroportuario (comentando las rondas realizadas y principales novedades, prestando apoyo en caso de ser requerido, etc.), a fin de velar por la seguridad de las áreas públicas del Aeropuerto.

6.6. Distribución del Personal

La distribución del personal considera la realización de rondas de vigilancia al interior del Terminal de Pasajeros y en la zona del estacionamiento público, las que estarán además apoyadas por la operación del Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) del Aeropuerto.

6.7. Procedimientos y Reglamento

Se realizarán inspecciones aleatorias a cargo del Supervisor de Operaciones de SCAA, a fin de efectuar los controles y rondas que aseguren el buen funcionamiento de los servicios (que en el caso del Terminal de Pasajeros incluye su(s) cajero(s) automático(s)).

Cabe mencionar que, para el eficaz cumplimiento de lo señalado en este documento, deberá existir comunicación radial permanente de los guardias con el Supervisor de Operaciones de SCAA.

En dicho sentido los guardias de seguridad deberán cumplir con las siguientes tareas:

- Estar correctamente uniformados, para facilitar su identificación por parte de los usuarios del Aeropuerto (se privilegiará una vestimenta identificable por los usuarios).

- Mantener una actitud de permanente atención a situaciones que les parezcan sospechosas, informando oportunamente al Supervisor de Operaciones de SCAA en turno.
- Cuando no ponga en riesgo su integridad física, retener a personas que sean sorprendidas en delitos flagrantes, conforme lo estipula la Ley, para posteriormente ser entregados a Carabineros de Chile.
- Mantener la disciplina en las comunicaciones, transmitiendo solamente mensajes relacionados con la vigilancia y atención al público.
- Sin olvidar su labor primaria de vigilancia, deberá interactuar con el público con amabilidad y una permanente actitud de servicio.
- Brindar Seguridad y Protección a las Personas y Bienes.
- Deberá estar capacitado para proceder a la brevedad ante cualquier emergencia que se produzca en sus áreas de actuación, incluyendo la primera asistencia a personas accidentadas, hasta que se hagan cargo los servicios de salud correspondientes.
- Deberá apoyar en la evacuación ante cualquier emergencia (terremoto, incendio u otros), conforme lo indique la Autoridad Aeronáutica.
- En la eventualidad de encontrar objetos abandonados, procederá a dar cuenta al Supervisor de Operaciones de SCAA en turno.
- La presencia de guardias móviles o fijos está orientada a la vigilancia y disuasión, para evitar actos ilícitos de cualquier índole.
- Realizar rondas por el sector de estacionamientos, verificando equipajes y bultos sospechosos.
- Coordinar con carabineros aquellos vehículos que se encuentren obstruyendo el acceso o se encuentren estacionados en el perímetro.
- Verificar periódicamente estado de vehículos en estacionamiento público a modo de identificar estado de estos durante la estancia en el Aeropuerto.
- Desde la PSP2, se apoyará/coordinará con la operación del Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) del Aeropuerto.

7. ANEXOS

No se consideran anexos al presente documento.

ANEXO 13

PROGRAMA ANUAL DE ASEO PERIÓDICO, AÑO 2025

PROGRAMA DE ASEO PERIÓDICO

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PAP-SCAA-006
	Vigencia	**:**	01-01-2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02

Original PAP-SCAA-006

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Jefe de Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo Salazar	Noviembre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observada vía ORD. IF CE N°3588/2024, de fecha 25.10.24.-
02	01-01-2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia)	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. REFERENCIAS 4

5. DEFINICIONES 4

6. DESCRIPCIÓN 5

6.1. ACTIVIDADES A REALIZAR 5

6.2. PERSONAL 7

6.3. ELEMENTOS Y/O MAQUINARIA 7

7. ANEXOS 8

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo el establecer la programación de las actividades mínimas referentes al cumplimiento de los estándares establecidos por Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. ("SCAA"), en materia de limpieza y aseo periódico de las instalaciones entregadas en concesión. Lo anterior tendiendo presente, en todo momento, las normas sanitarias vigentes, según lo estipulan las Bases de Licitación en su artículo 1.10.9.2 letra b).

2. ALCANCE

El presente documento abarca las actividades mínimas consideradas para mantener un óptimo nivel de limpieza y aseo en la totalidad de las dependencias del Área Concesionada y de responsabilidad de SCAA.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y/o aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Elaborar y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4. Personal de Aseo

Conocer y ejecutar lo señalado en el presente documento.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación	**:**	Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.
RSO	**:**	Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.

5. DEFINICIONES

SCAA	**:**	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
PACO	**:**	Programa Anual de Conservación de la Obra.
PAP	**:**	Programa de Aseo Periódico.
RSO	**:**	Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.

6. DESCRIPCIÓN

6.1. Actividades a Realizar

Las actividades mínimas dispuestas por el Programa de Aseo Periódico (PAP) para el período indicado se encuentran señaladas en el Anexo 01 del presente documento. No obstante, SCAA podrá disponer actividades adicionales a las mencionadas en dicho Anexo, las cuales deberán coordinarse en conjunto con el personal de aseo y limpieza presente en el Terminal de Pasajeros.

Dentro de las labores de aseo se considera también la limpieza de baños públicos (incluido el vaciado de basureros y la sanitización de los recintos) y la reposición de insumos tales como jabón, papel higiénico, entre otros.

Para el caso particular de los servicios higiénicos y en aquellos horarios de mayor flujo de personas en el Terminal de Pasajeros, se procurará mantener personal enfocado en mantener la limpieza de dichos recintos.

Las labores de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión incluyen el retiro de la basura que se genere producto de las labores de aseo de las aeronaves en la Plataforma de Estacionamiento de Aviación Comercial.

Se considera el retiro de material sedimentario, residuos y basura de los pavimentos de las vías de acceso al Aeropuerto, vías de circulación interior y área de estacionamientos públicos.

El Concesionario, como mínimo, considera las siguientes frecuencias diarias de aseo asociadas a recintos públicos dentro del Área de Concesión, dentro del horario de funcionamiento del Aeropuerto:

- Edificio Terminal: efectuar aseo, como máximo, cada 6 (seis) horas.
- Áreas de Servicios Higiénicos: efectuar aseo, como máximo, cada 3 (tres) horas.
- Áreas de estacionamientos, áreas de circulaciones peatonales y vialidades de acceso y circulación interior: efectuar aseo, como máximo, cada 24 horas.
- Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales: efectuar aseo, como mínimo, una vez cada 24 (veinticuatro) horas, considerar 1 (un) contenedor (de, al menos, 120 litros de capacidad) por cada 2 (dos) puestos de estacionamiento de aeronaves, los cuales deberán ser habilitados y dispuestos en la forma establecida por el Inspector Fiscal. El aseo se debe orientar al retiro de cualquier objeto que, como consecuencia de ser proyectado por el chorro de los motores de las aeronaves o absorbidos por los mismos, pueda causar: i) daños a vehículos o aeronaves, o ii) lesiones al personal del Aeropuerto u otro que se desenvuelva en el sector. Por razones de seguridad operacional del Aeropuerto, estas labores deberán ser coordinadas con la DGAC.

En cuanto a la limpieza de vidrios interiores y exteriores, el Concesionario realizará estas actividades con el apoyo de los elementos necesarios para garantizar la correcta y segura ejecución de las labores (por ejemplo, para aquellos vidrios de fachada ubicados en altura, podrá emplear un equipo alzahombre con baranda o algún elemento similar), y de acuerdo con las frecuencias indicadas en el Anexo 01 del presente documento. Se considera la limpieza de ambas caras de los vidrios.

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, el Concesionario deberá efectuar labores de aseo las veces que sea necesario para mantener el Área de Concesión en adecuadas condiciones de orden, limpieza, higiene, seguridad y funcionalidad. Para tales efectos, el Inspector Fiscal notificará al Concesionario, mediante anotación en el Libro de Obras correspondiente, las frecuencias excepcionales de aseo cuando corresponda.

En el caso del aseo de áreas no techadas, el Concesionario quedará liberado de la obligación de efectuar labores de aseo sólo si las condiciones climáticas impidiesen realizarla y en cuanto se mantengan dichas circunstancias. En cualquier caso, esta obligación se entiende reanudada apenas las condiciones climáticas lo permitan. Todo lo anterior será calificado por el Inspector Fiscal y consignado en el Libro de Obras correspondiente.

El Concesionario quedará excluido de efectuar labores de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión, en los periodos en que se efectúen trabajos de conservación en dicha área. Para tales efectos, el Inspector Fiscal notificará por escrito al Concesionario la fecha de inicio de estos trabajos, dentro de los 5 (cinco) días anteriores a dicha fecha. A partir de la fecha de dicha notificación se entiende suspendida la obligación de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión. El Inspector Fiscal notificará por escrito al Concesionario la fecha a partir de la cual se reanudarán sus obligaciones en materia de aseo en el Lado Aire del Área de Concesión.

El Servicio de Aseo deberá estar en permanente coordinación con el Servicio de Gestión de Basuras y Residuos, siendo de entera responsabilidad, cargo y costo del Concesionario mantener el Área de Concesión en adecuadas condiciones de orden, limpieza, higiene, seguridad y funcionalidad.

Será responsabilidad del Concesionario la limpieza y aseo de las oficinas destinadas a la Inspección Fiscal y a SCAA, en tanto, el aseo de las restantes oficinas del Terminal de Pasajeros será de responsabilidad de sus respectivos usuarios.

6.2. Personal

El servicio de limpieza y aseo de las áreas públicas entregadas en concesión se encuentra a cargo de SCAA, quien con personal propio y una dotación acorde a las necesidades del servicio, dará cumplimiento a las actividades que se señalan en el Anexo 01 del presente documento. Dicho personal se compondrá de operarias(os) de aseo a cargo de la ejecución de cada una las tareas programadas, además de los Supervisores de Operaciones a cargo de controlar su correcta ejecución.

Se prevé trabajar bajo un sistema de turnos rotativos, que permitan cubrir el horario de funcionamiento del Aeropuerto. A continuación, se presentan algunas alternativas de turnos a disponer, los que podrían estar sujetos a ajustes:

Alternativa N°1

- Turno D : 08:30 a 20:30 horas.
- Turno N : 20:30 a 08:30 horas.

Alternativa N°2

- Turno N : 00:00 a 08:00 horas.
- Turno M : 08:00 a 16:00 horas.
- Turno T : 16:00 a 00:00 horas.

6.3. Elementos y/o Maquinaria

SCAA dispondrá de los elementos y/o maquinaria necesaria para dar cumplimiento a las actividades programadas en el Anexo 01 del presente documento, ya sea en forma directa o a través del arriendo de éstas. Todos los elementos, accesorios, útiles de aseo y maquinaria, dispuestos para la ejecución del presente Programa, deberán conservarse en perfectas condiciones de funcionamiento, con todos sus elementos de seguridad (enchufes, interruptores, entre otros) y en buenas condiciones de limpieza. En el evento que se produzca una falla de los equipos o maquinaria utilizada, ésta deberá ser reemplazada por otra de igual o superior calidad.

Entre los principales equipos y/o elementos considerados para la ejecución del presente Programa se encuentran:

- Equipo para limpieza de pisos interiores y la vereda ubicada en el frontis del Terminal de Pasajeros.
- Equipos o elementos para limpieza de tapices.
- Equipos o elementos para limpieza de vidrios en altura.

- Alfombra de arrastre, para limpieza de la plataforma comercial de aeronaves y, eventualmente, otros pavimentos de circulación vehicular (en este último caso, se considera como eventual complemento el barrido mediante escobillones).
- 1 (un) contenedor (de, al menos, 120 litros de capacidad) por cada 2 (dos) puestos de estacionamiento de aeronaves, en la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales.
- Carros porta-elementos.
- Equipos estrujadores.
- Aspiradora y elementos para la limpieza de alfombras.
- Mopas.
- Entre otros.

7. ANEXOS

ANEXO 01 : Actividades y Frecuencias – Programa de Aseo Periódico, año 2025.

ANEXO 01: ACTIVIDADES Y FRECUENCIAS - PROGRAMA DE ASEO PERIÓDICO, AÑO 2025

ITEM	ÁREA DE TRABAJO	ACTIVIDAD(ES)	FRECUENCIA
1	**PISOS**		
1.1	Cerámicos/Porcelanatos	Barrido/Mopa seca.	Diario.
		Mopa húmeda.	Diario.
		Lavado de pisos con maquinaria.	Semanal.
1.2	Alfombras (desde que sea aplicable)	Aspirado	Diario.
		Desmanchado	Mensual.
2	**VIDRIOS**		
2.1	Interiores	Limpieza.	Diario.
2.2	Interiores en altura	Limpieza.	Trimestral.
2.3	Exteriores 1er Nivel	Limpieza.	Semanal.
2.4	Exteriores 2do Nivel (en altura)	Limpieza.	Trimestral.
2.5	Estructura soportante	Limpieza.	Semanal.
3	**PUERTAS**		
3.1	Puertas (todas)	Limpieza.	Mensual.
3.2	Puertas vidriadas (automáticas y fijas)	Limpieza.	Diario.
4	**SERVICIOS HIGIÉNICOS**		
4.1	Lavamanos	Limpieza/Desinfección.	Diario.
		Desincrustado.	Semanal.
		Sanitización.	Mensual.
4.2	WC's	Limpieza/Desinfección.	Diario.
		Desincrustado.	Semanal.
		Sanitización.	Mensual.
4.3	Separadores WC`s	Limpieza.	Diario.
		Sanitización.	Mensual.
4.4	Espejos	Limpieza.	Diario.
4.5	Paredes	Limpieza.	Diario.
		Sanitización.	Mensual.
4.6	Urinarios	Limpieza/Desinfección.	Diario.
		Desincrustado.	Semanal.
		Sanitización.	Mensual.
4.7	Cielos	Desmanchado.	Según PACO
4.8	Extractores de Aire (celosías)	Limpieza.	Semanal.
4.9	Grifería	Limpieza.	Diario.
5.0	Secadores de manos	Limpieza.	Diario.
5.1	Pisos	Limpieza.	Diario.
		Sanitización.	Mensual.
5.2	Papeleros	Limpieza o lavado.	Semanal.
5.3	Fregaderos	Limpieza.	Semanal.
5.4	Insumos	Revisión y eventual reposición.	Cada 3 horas.
5.5	Mudadores (PMR)	Limpieza / Desinfección	Diario
5.6	Barras de apoyo fijas y abatible (PMR)	Limpieza / Desinfección	Diario
5	**MUROS**		
5.1	Muros (todos)	Desmanchado.	Según PACO
6	**ESCALERAS**		
6.1	Peldaños	Limpieza.	Diario.
6.2	Pasamanos	Limpieza.	Diario.
		Desinfección	Diario.
6.3	Vidrios	Limpieza.	Diario.

ANEXO 01: ACTIVIDADES Y FRECUENCIAS - PROGRAMA DE ASEO PERIÓDICO, AÑO 2025

ITEM	ÁREA DE TRABAJO	ACTIVIDAD(ES)	FRECUENCIA
7	**ESCALERAS MECANICAS**		
7.1	Limpieza de pasamanos	Limpieza/Desinfección.	Diario.
7.2	Limpieza de plataforma de embarque y desembarque	Limpieza.	Diario.
7.3	Limpieza de escalones	Limpieza.	Mensual.
7.4	Vidrios	Limpieza.	Diario.
8	**PUENTES DE EMBARQUE**		
8.1	Limpieza interior de puente de embarque	Barrido	Diario.
		limpieza/desinfeccion	Diario.
		Limpieza de Mando de control	Diario.
		Lavado de piso.	Semanal.
8.2	Limpieza exterior de estructura de puentes de embarque	Limpieza.	Semestral.
9	**ASCENSORES**		
9.1	Cabina interior Ascensores	Limpieza/Desinfección.	Diario.
9.2	Exterior ascensores (puertas)	Limpieza.	Semanal.
9.3	Vidrios exterior	Limpieza.	Semanal.
9.4	Vidrios (altura)	Limpieza.	Trimestral
10	**OFICINAS SCAA-IF**		
10.1	Pisos	Barrido/Mopa	Diario (de ser necesario).
10.2	Mobiliario	Limpieza.	Diario.
10.3	Ventanales	Limpieza.	Semanal.
10.4	Papeleros / Basureros	Limpieza.	Diario.
10.5	Baños	Limpieza/Desinfección.	Diario.
		Desincrustado.	Quincenal.
		Sanitización.	Mensual.

ANEXO 01: ACTIVIDADES Y FRECUENCIAS - PROGRAMA DE ASEO PERIÓDICO, AÑO 2025

ITEM	ÁREA DE TRABAJO	ACTIVIDAD(ES)	FRECUENCIA
11	**ACCESORIOS, ORNATO Y OTROS**		
11.1	Pesas Líneas Aéreas	Limpieza.	Semanal.
11.2	Módulos de carga de celulares (de ser aplicable)	Limpieza.	Diario.
11.3	Equipos contra Incendios	Limpieza.	Semanal.
11.4	Asientos	Limpieza.	Diario.
		Desmanchado.	Mensual.
		Limpieza profunda.	Mensual.
11.5	Papeleros / Basureros	Limpieza.	Diario.
		Lavado.	Quincenal.
11.6	Cintas de Equipaje	Limpieza.	Semanal.
11.7	Galerías Puentes de Embarque	Barrido	Diario.
		Lavado de pisos	Semanal.
		Limpieza de vidrios interiores	Semanal.
		Limpieza vidrios exteriores	Trimestral.
		Limpieza exterior de estructura	Trimestral.
11.8	Cajero(s) Automático(s)	Limpieza.	Diario.
11.9	Counters y mesones de atención	Limpieza.	Diario.
11.10	Señalética	Limpieza.	Mensual.
11.11	Juegos Infantiles (desde que sea aplicable)	Desinfeccion	Diario.
11.12	Tótems Climatización	Limpieza	Semanal.
		Limpieza celosias	Semanal.
11.13	Toberas Climatización	Limpieza	Trimestral.
11.14	Celosías Climatización	Limpieza	Trimestral.
12	**EXTERIOR**		
12.1	Frontis	Barrido.	Diario.
		Lavado.	Trimestral (si aplica)
12.2	Calles y Estacionamientos	Barrido.	Diario (c/24 horas)
12.3	Basureros fijos	Limpieza/vaciado.	Diario.
12.4	Patio de Equipajes	Barrido.	Diario.
12.5	Contenedores de Basura	Limpieza/vaciado.	Diario.
		Lavado.	Mensual.
12.6	Sala de Basura Terminal	Lavado Interior.	Semanal.
12.7	Sala de Frío	Lavado Interior.	Semanal.
12.8	Señalética	Limpieza.	Mensual
12.9	Planta de Agua Potable (incluye estanque red de incendio)	Barrido.	Semanal.
12.10	PTAS	Barrido.	Semanal.
		Limpieza de vidrios	Semanal.
12.11	Subestación eléctrica (incluye G.E.)	Barrido.	Semanal.
12.12	Planta de Riego	Barrido.	Semanal.
13	**PLATAFORMA**		
13.1	Plataforma	Limpieza.	Diario (c/24 horas)
13.2	Contenedores de Basura	Limpieza/vaciado.	Diario.
		Lavado.	Mensual.
14	**SALA DE LACTANCIA**		
14.1	Lavamanos	Limpieza	Diario
		Desincrustado	Semanal
		Sanitización	Mensual
14.2	Espejos	Limpieza	Diario
		Sanitización	Mensual
14.3	Paredes	Limpieza	Diario
		Sanitización	Mensual
14.4	Grifería	Limpieza	Diario
14.5	Secador de manos	Limpieza	Diario
14.6	Sillón	Limpieza	Diario
14.7	Pisos	Limpieza	Diario
		Sanitización	Mensual
14.8	Papelero	Limpieza o lavado	Semanal
14.9	Insumos	Revisión y eventual reposición	Cada 3 horas
14.10	Mudadores	Limpieza/Desinfección	Diaria

ANEXO 14

PROGRAMA ANUAL DE MANTENCIÓN DE ÁREAS VERDES, AÑO 2025

PROGRAMA ANUAL
DE MANTENCIÓN DE ÁREAS VERDES

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PMAV-SCAA-006
	Vigencia	**:**	01-01-2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02
	Total de Páginas	**:**	15

Original PMAV-SCAA-006

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Jefe de Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo Salazar	Noviembre2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observada vía 4. ORD. IF CE N°3583/2024, de fecha 25.10.24.-
02	01.01.2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia)	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. REFERENCIAS 4

5. DEFINICIONES 5

6. SERVICIO DE MANTENCIÓN DE ÁREAS VERDES 5

7. REGISTROS 13

8. ANEXOS 14

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo establecer la metodología a utilizar por la Sociedad Concesionaria, para el mantenimiento de las áreas verdes inmersas dentro del área de concesión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.10.9.2 c) de las Bases de Licitación para la Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2. ALCANCE

El presente documento abarca las actividades mínimas involucradas en la mantención de las áreas verdes inmersas dentro del Área de Concesión.

3. RESPONSABILIDADES

3.1 Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2 Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Elaborar y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3 Supervisor de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4 Personal de Mantención de Áreas Verdes

Conocer y ejecutar lo señalado en el presente documento.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación	**:**	Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.
PACO	**:**	Programa Anual de Conservación de la Obra.
RSO	**:**	Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.
PMAV 2024	**:**	Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes, año 2024.

5. DEFINICIONES

BALI	**:**	Bases de Licitación para la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.
IF	**:**	Inspección Fiscal / Inspector(a) Fiscal.
MOP	**:**	Ministerio de Obras Públicas.
PACO	**:**	Programa Anual de Conservación de la Obra.
PMAV	**:**	Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes.
RSO	**:**	Reglamento de Servicio de la Obra.
SCAA	**:**	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

6. SERVICIO DE MANTENCIÓN DE ÁREAS VERDES

6.1 Descripción

El servicio consiste en la conservación de las áreas verdes (jardines y ornato) inmersas dentro del área concesionada, de acuerdo con lo establecido en las BALI. El servicio se presta según las tareas definidas en el Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes vigente, que el Concesionario presenta al Inspector Fiscal una vez al año para su aprobación.

Para la prestación de este servicio SCAA contará con personal propio y/o subcontratado. A su vez, se evaluará el desempeño de los trabajos realizados mediante una lista de verificación que estará a cargo del Supervisor de Operaciones, dando cumplimiento a cada una de las actividades programadas.

El Concesionario deberá disponer de todos los insumos necesarios, tales como: desinfectantes, insecticidas, fertilizantes, especies vegetales de reposición, tierra de hojas, compost, piedras decorativas, áridos, escoria negra, entre otros, que sean necesarios para una adecuada prestación del servicio.

Las actividades asociadas a este servicio no deberán entorpecer en modo alguno la funcionalidad de la vialidad de acceso, de la vialidad interior ni tampoco de las vías peatonales ubicadas en las zonas exteriores del Edificio Terminal, (incluye sector de subestación eléctrica de SCAA), en cuanto a otorgar adecuadas condiciones de seguridad, funcionalidad, limpieza y señalización.

6.2 Estándar

Conservación permanente de las áreas verdes (jardines y ornato) inmersas dentro del área concesionada, conforme a lo definido en el RSO vigente aprobado por la Inspección Fiscal. Lo anterior para dar cumplimiento a las tareas que se encuentren planificadas, tal como se define en el Programa Anual de Mantención de Áreas Verdes, salvo las reprogramaciones previamente autorizadas por la Inspección Fiscal.

6.3 Estado de Conservación

El buen estado de la conservación de las áreas verdes inmersas dentro del sector concesionado estará garantizado por el Programa Anual de Mantenimiento de Áreas Verdes vigente, el cual se ajustará al Manual de Manejo de Aéreas Verdes para Proyectos Concesionados señalado en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación.

6.4 Manejo de Áreas Verdes

Los aspectos generales considerados en la elaboración del presente Programa son los siguientes:

6.4.1 Manejo de Árboles y Arbustos

- **Condiciones Generales**

  Características de los Árboles:

  - Ramificación equilibrada.
  - Tronco recto, sin manifestaciones de ataque de enfermedades o insectos.
  - Raíces en óptimo estado sanitario.
  - No presentar abultamientos, enfermedades o quemaduras.

- **Poda**

  La poda tiene por finalidad controlar el desarrollo de los árboles o arbustos, aumentar su rendimiento y realzar su función. Hay que destacar que éstas se deben realizar con cautela y cuidado, evitando de esta manera un trauma al vegetal.

  La Sociedad Concesionaria realizará esta acción cada vez que lo estime necesario y en las estaciones correctas, usando las herramientas adecuadas y teniendo el cuidado y la certeza que los cortes sean limpios y rectos, no de forma irregular que facilite la entrada y ataque de agentes patógenos, especialmente hongos. Las podas a realizar podrán ser de tres tipos:

  - Poda de Formación: esta poda deberá ser realizada desde el momento de la plantación del ejemplar y prolongarse durante los primeros años de existencia. Su finalidad es formar una estructura de ramas sólidas y bien distribuidas alrededor del tronco.

- Poda de Limpieza y Mantenimiento: esta poda se realizará durante toda la vida del ejemplar y tiene los siguientes objetivos:
    - Cortar aquellos elementos indeseables tales como ramas muertas, maltratadas, quebradas o enfermas.
    - Reducir la copa.
    - Raleo de ramas, es decir, descargar de ramaje la copa para que gane en transparencia.
- Poda Lateral o Direccional: esta poda se aplicará tan sólo a los árboles y su objetivo es orientar el crecimiento futuro de éstos, lejos del tendido eléctrico.

Se debe destacar que, en los árboles de hoja caduca, la poda de ramas mayores se deberá realizar en el período de receso vegetativo; en lo que respecta a podas menores, es decir, podas que involucren menos del 10% de la copa del árbol, éstas podrán ser efectuadas durante todo el año. En lo que se refiere a los árboles de hoja persistente, podrán ser podados siempre en un volumen inferior al 10%, pudiendo realizarse durante todo el año.

Por último, hay que señalar que si se tratase de un corte de más de 10 cm., se debe cubrir éste con una base de fungicida para evitar el ataque de hongos. También hay que evitar días con heladas y temperaturas muy bajas, lo que puede dañar el tejido que queda expuesto.

- **Tutores**

Se considera la colocación de tutores tanto para los árboles nuevos que lo necesiten como para los árboles antiguos que por su estructura lo requieran.

- **Limpieza de Tazas de Riego**

La Sociedad Concesionaria realizará una mantención general del entorno directo de los árboles y arbustos, que consistirá en:

- Eliminar las malas hierbas y restos de basura.
- Trabajar el suelo, para favorecer la aireación, drenaje y abonado.

Se procurará que la vegetación rastrera quede separada con un margen libre de las soleras, veredas o pavimentos. Esto con el objetivo de proteger la infraestructura que sufre con el tiempo, por la acción del agua y/o humedad.

6.4.2 Riego

Esta actividad contempla una frecuencia suficiente para mantener una hidratación óptima del suelo, la cual garantice un crecimiento y desarrollo adecuado de los distintos vegetales integrantes de las áreas verdes.

Respecto del riego propiamente tal, se debe tener en consideración lo siguiente:

- El riego debe realizarse conforme a las exigencias de los distintos sectores plantados y a las condiciones particulares del suelo.
- Se empleará preferentemente agua tratada, proveniente de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas del Aeropuerto. En caso de cualquier inconveniente, podrá regarse mediante agua potable. En casos justificados se podrán utilizar camiones aljibes.
- El riego se efectuará en horarios adecuados y de acuerdo con la necesidad encontrada, estableciéndose como criterio general un primer riego en la mañana y un riego final al atardecer.
- Se debe procurar que el agua excedente no escurra, para evitar así la erosión en el terreno.

6.4.3 Fertilización

Se considera efectuar fertilizaciones trimestrales, con el fin de fortalecer el desarrollo de las diferentes especies que conforman las áreas verdes. En esta fertilización se utilizarán tanto abonos orgánicos como inorgánicos. La fertilización se realizará manualmente mediante la aplicación de un fertilizante comercial que contenga Nitrógeno, Fósforo y Potasio (NPK). Se procurará fertilizar en cada taza de riego, evitando el contacto directo del químico con la planta.

6.4.4 Control Fito Sanitario (incluye palmeras)

Se contempla realizar este control mediante la aplicación de fungicidas, insecticidas y mejoras en sustrato, según necesidad, 1 vez al año en árboles, arbustos y cubre suelos, tanto en las especies vegetales como en el suelo. El objetivo es mantener los ejemplares vegetales libres del ataque de plagas, insectos, enfermedades, virus, hongos o cualquier otro organismo que le genere alteración en el normal crecimiento y desarrollo.

Estas aplicaciones se realizarán, en lo posible, cuando no haya viento y en horarios de preferencia nocturno o muy temprano en la mañana, con el fin de evitar presencia de público y evitar la interacción de estos compuestos químicos con la radiación, según lo indique la hoja de seguridad del producto aplicado.

6.4.5 Control y retiro de malezas

El control de malezas se ejecutará tanto en el sector de la taza de plantación de cada individuo, como a la totalidad del proyecto de paisajismo. La limpieza de malezas se realizará cada vez que sea necesaria, luego de la evaluación por parte de la Sociedad Concesionaria. El trabajo consistirá en la extracción manual o mecánica (con herramientas de jardín), de toda especie vegetal no perteneciente a lo especificado en el proyecto de paisajismo.

6.4.6 Retiro y disposición final de residuos y desechos (Aseo)

En complemento al mantenimiento de las áreas verdes, se consideran labores de limpieza que permitan la recogida de todo elemento y material no natural, como latas, envases, plásticos, papeles, entre otros, tanto en las zonas donde se localicen las áreas verdes como los alrededores. Esta actividad está programada con una frecuencia semanal o cada vez que sea necesario. El destino de los desechos recolectados será el almacenamiento temporal en la sala de basuras, para ser dispuestos posteriormente en vertedero autorizado.

6.4.7 Mantenimiento de la red de riego

La red o tomas para riego serán revisadas semanalmente mediante una inspección visual y se repararán de acuerdo con la necesidad, para asegurar su adecuado funcionamiento.

6.5 Consideraciones

- El o los operarios deberán prestar este servicio con los elementos y herramientas que aseguren que cada tarea que le corresponda ejecutar se realice adecuadamente.
- Todos los elementos, equipos y maquinaria para la ejecución del programa, deberán conservarse en perfectas condiciones de funcionamiento y seguridad.

6.6 Periodicidad

Las actividades serán consideradas mensualmente, ejecutándolas según la frecuencia que permita mantener un óptimo estado de conservación de las áreas verdes del Aeropuerto (ver Anexo 01).

6.7 Evaluación y Reclamos de los Usuarios

Corresponderá a la manifestación de los usuarios medida a través del formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, y que son de responsabilidad del Concesionario. Dicho formulario se encontrará disponible en el Mesón de Informaciones y en el sitio web del Aeropuerto (www.aeropuertoarica.cl).

Una vez recibido algún eventual reclamo, se tomarán las medidas pertinentes para solucionar el problema y a la brevedad informar al usuario de la solución adoptada.

6.8 Aspectos de Seguridad y Salud Ocupacional

Todo el personal que deba realizar los trabajos de mantenimiento de áreas verdes deberá estar instruido sobre las normas y estándares de seguridad para el control de los riesgos presentes, con la finalidad de proteger la salud e integridad física de ellos.

Documentación interna aplicable a sus actividades:

1. Capacitación y aplicación de EST.10.09.01.CL.Ed02, Estándar de Control del Trabajo y sus anexos (última Edición).
2. EST.10.09.02.CL.Ed02 Estándar Trabajos en Altura y sus anexos (última Edición) – *Cuando Corresponda*
3. EST 10.09.08.CL. Ed02 Estándar de Sustancias Peligrosas y sus anexos (última Edición) – *Cuando Corresponda.*
4. Capacitación, evaluación e implementación de uso correcto de elementos de protección personal aplicables a cada actividad.
5. Capacitación, evaluación e implementación sobre Hojas de Datos de Seguridad de las sustancias que se empleen en las actividades de fertilización y control fitosanitario de los ejemplares presentes en Aeropuerto Chacalluta.
6. Capacitación y aplicación de herramientas preventivas para el análisis previo a las actividades, tales como:
    - Análisis Seguro de Trabajo (AST).
    - Listas de Chequeo de equipos y herramientas.
    - Lista de Chequeo Elementos de Protección Personal.
    - Charlas de 5 minutos.

6.8.1 Requisitos de Elementos de Protección Personal

A continuación, el detalle de los elementos de protección personal, riesgo que previenen y la frecuencia de uso.

Equipo de Protección Personal	Riesgo(s) que Previene(n)	Cuando debe usarlo
Casco de seguridad	Golpeado por y golpeado con, caídas desde mismo nivel.	Cuando corresponda.
Zapatos de seguridad Dieléctrico	Golpe Eléctrico hasta 500 Volt, golpeado por y golpeado con.	Siempre.
Lentes de Seguridad mica clara/ oscura según corresponda	Proyección de partículas.	Siempre.
Protector Solar	Radiación UV.	Siempre.
Protector Facial	Proyección del partículas, Salpicaduras u objetos al rostro del trabajador.	Cuando corresponda.
Buzo desechable de papel	Exposición a trabajos en la intemperie, exposición a partículas, contacto con sustancias peligrosas.	Cuando corresponda.
Guantes de seguridad tipo cabritilla sin forro.	Exposición de las manos a trabajos manuales, atrapamientos pro-piezas móviles, cortes.	Cuando corresponda.
Guantes de Seguridad Hyflex.	Exposición de las manos a trabajos finos, guantes ergonómicos, proporcionan agarre y comodidad	Cuando corresponda.
Guantes de Nitrilo	Exposición a líquidos, solventes y grasas.	Cuando corresponda.
Botas impermeables	Exposición a humedad y sustancias químicas en plantas de tratamientos de aguas.	Cuando corresponda.
Respirador de medio rostro con filtro para gases	Exposición a gases y vapores emanados durante la manipulación de sustancias peligrosas	Proceso de fertilización y control fitosanitario.
Tapones Auditivos	Exposición a Ruido generado por equipos / herramientas	Cuando corresponda.
Arnés de Seguridad y Cabos de Vida	Exposición a caída de altura física sobre 1.50 mts.	Trabajos en Altura

6.9 Seguimiento del Programa

Será el Supervisor de turno de SCAA el encargado de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Programa. Para ello, el Sistema de Gestión de Datos para Infraestructura contará con órdenes de trabajo precargadas, las que deberán reflejar las diferentes actividades derivadas del Programa de Conservación de la Obra y del presente Programa. El nivel de cumplimiento de dichas actividades quedará reflejado en el Sistema Informático para la Constatación de los Niveles de Servicio, además de los Informes de i) Gestión y Operación de los Servicios (frecuencia mensual) y ii) Mantenimiento y Conservación de Infraestructura, Instalaciones y Equipos (frecuencia mensual).

Asimismo, se considera incluir en los Informe de Seguimiento de Desarrollo Sustentable información sobre el estado de las especies que se cataloguen como sensibles, describiendo las acciones de conservación realizadas.

7. REGISTROS

Check List referencial - Mantenimento de Áreas Verdes.

Inspeccionado por:				**Fecha:**
	Sector	**Ejecutado***	**Estado Final****	**Observaciones*****
Desmalezado				
Despeje soleras, veredas, pavimentos y solerrilla de paisajismo seco.				
Mantención tazas				
Aseo de áreas verdes y paisajismo seco				
Control Fitosanitario (Anual)				
Fertilizaciones (Trimestral)				
Revisión Riego				
Estado de plantas				
Retiro y disposición final de restos de hojas, ramas secas, maleza o poda a vertedero autorizado.				

* Ejecutado: **Sí; No.**

** Definiciones estado final (luego de ejecutado el servicio) **D: Deficiente; R: Regular; B: Bueno**.

*** Observaciones. Se debe incluir novedades sobre pérdida de plantas, exceso de riego, pérdida de goteros, condiciones de aseo, observación de plagas, existencia de tutores, necesidad de tutores, necesidad de poda, necesidad de fertilización y otros relevantes.

8. ANEXOS

ANEXO 01 : Actividades Específicas para el proyecto.

ANEXO 01 : ACTIVIDADES ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO.

SEMANAL

- Revisar y limpiar las zonas de Áreas Verdes.
- Revisar y limpiar las zonas de paisajismo seco.
- Riego (frecuencia relativa).

QUINCENAL

- Retiro y disposición final de restos de hojas, ramas secas, maleza o poda a vertedero autorizado.

MENSUAL

- Rastrillado dejando el terreno parejo, eliminando todos los residuos vegetales.
- Revisión de tutores y cintas de amarre de árboles, reponiendo cintas y tutores de ser necesario.
- Poda de sectores cuyas ramas u hojas generan problemas de visibilidad en la proyección vertical de la vialidad.
- Revisión de solerillas de delimitación de paisajismo seco.
- Revisión y reposición si se estima conveniente de material de paisajismo seco.
- Revisión de estado general del terreno y del buen estado de solerillas de delimitación.

TRIMESTRAL

- Fertilización en todos los sectores de especies vegetales. Se fertilizará con un producto comercial que contenga Nitrógeno, Fósforo y Potasio (NPK)., aplicado a la superficie del terreno, y no sobre el follaje, posteriormente se realizará un riego abundante (Esta labor se realizará en horas de la tarde, preferentemente desde las 18:00 hrs. en adelante, o en días nublados, nunca con sol).

SEMESTRAL

- Revisión y reposición de individuos que se hayan perdido.
- Poda de las especies arbóreas de mediana altura que lo requieran.

ANUAL

- Poda de las especies arbóreas de gran altura que lo requieran.
- Control fitosanitario a todas las especies, mediante la aplicación de insecticidas y fungicidas.

ANEXO 15

PROGRAMA ANUAL DE GESTIÓN DE BASURA Y RESIDUOS, AÑO 2025

PROGRAMA DE GESTIÓN DE BASURAS Y RESIDUOS

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PGBR-SCAA-006
	Vigencia	**:**	01-01-2025
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02

Original PGBR-SCAA-006

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Jefe de Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo Salazar	Noviembre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observado mediante ORD IF CE N°3580/2024, de fecha 24.10.24
02	01-01-2025

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia).	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. REFERENCIAS 5

5. DEFINICIONES 5

6. SERVICIO DE RETIRO DE BASURAS 7

6.1. GENERALIDADES 7
6.2. INSTALACIONES DE ACOPIO DE BASURAS Y RESIDUOS 7
6.3. RESIDUOS SÓLIDOS DOMICILIARIOS 8
6.4. RECOLECCIÓN, ACOPIO Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS DOMICILIARIOS 8
6.5. RESIDUOS PELIGROSOS 9
6.6. RECOLECCIÓN, ACOPIO Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS PELIGROSOS 11
6.7. MERCANCÍAS PELIGROSAS 12
6.8. ESTÁNDAR 12
6.9. ESTADO DE CONSERVACIÓN 12
6.10. EVALUACIÓN Y RECLAMOS DE LOS USUARIOS 13
6.11. VALORIZACIÓN DE RESIDUOS: INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECUPERACIÓN DE RESIDUOS RECICLABLES 13
6.11.1. INSTALACIONES DE PUNTOS DE RECUPERACIÓN DE RESIDUOS SEGÚN ORIGEN DE LA GENERACIÓN 14
6.11.2. GESTIÓN DE RESIDUOS INTERNA 14
6.11.3. TRAZABILIDAD GESTIÓN DE RESIDUOS RECICLABLES 15
6.11.4. CERTIFICADOS DE DISPOSICIÓN FINAL 15

7. ANEXOS 15

1. OBJETIVO

El presente documento tiene como objetivo establecer la metodología utilizada por SCAA para el acopio temporal y retiro de basuras y residuos generados dentro del Área de Concesión, así como también para el traslado de estos hacia las zonas de acopio correspondientes. Asimismo, establece las directrices generales sobre el manejo integral de dichos residuos, obligación que rige a partir de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras o PSP 2. En relación con esto último, con la puesta en marcha de dicho manejo integral se podrá definir un escenario base que sirva, eventualmente, para definir desafíos a futuro.

Lo anterior de acuerdo con lo establecido en las Bases de Licitación de la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2. ALCANCE

El presente documento abarca las actividades mínimas involucradas en el acopio temporal y retiro de basuras y residuos generados dentro del área de concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica, como también aquellas relacionadas con su manejo integral.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y/o aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Elaborar y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4. Personal de Aseo, Mantenimiento y Jardinería

Conocer y ejecutar lo señalado en el presente documento.

3.5. Asesor Externo en Medio Ambiente (AGUNSA)

Asesorar a SCAA para el correcto cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

PACO : Programa Anual de Conservación de la Obra.

PGBR 2024 : Programa de Gestión de Basuras y Residuos, año 2024.

5. DEFINICIONES

a) Residuo : Sustancia, elemento u objeto que el generador elimina, se propone a eliminar o está obligado a eliminar (Fuente: D.S Nº148 Reglamento sanitario sobre el manejo de residuos). En consecuencia, residuo es aquel desecho generado al realizar una actividad o consumo de un producto, que potencialmente también puede ser reutilizado o valorizado.

b) Reciclaje : Proceso cuyo objetivo es convertir residuos generados del consumo de un producto, en materia prima para su reinserción como materia prima no virgen en un nuevo proceso productivo.

c) Acopio transitorio : Acción de almacenar de manera segura y ambientalmente adecuada, los residuos provenientes del generador.

d) Sustentable : Concepto dado al uso responsable de los recursos naturales actuales del planeta, como preservar, proteger y conservar.

e) Trazabilidad : Trazabilidad es una herramienta que permite al generador el acompañamiento y control de la gestión de los residuos, garantizando que los ciclos de su gestión sean finalizados dentro de los plazos y metas establecidas. (Fuente: www.miresiduo.com).

f) Valorización de residuos: Consiste en la acción de destinar un desecho para sustituir a otros materiales (generalmente materias primas vírgenes) dentro de un proceso productivo nuevo para lograr la producción de un nuevo producto igual o distinto al origen del residuo.

g) RESPEL : Residuo/s Peligroso/s. Residuo o mezcla de residuos que presenta riesgo para la salud pública y/o efectos adversos al medio ambiente, ya sean directamente o debido a su manejo actual o

previsto, como consecuencia de presentar alguna de las características siguientes:

- Inflamabilidad: La capacidad para iniciar la combustión provocada por la elevación local de la temperatura. Este fenómeno se transforma en combustión propiamente tal cuando se alcanza la temperatura de inflamación.
- Reactividad: Potencial de los residuos para reaccionar químicamente liberando en forma violenta energía y/o compuestos nocivos ya sea por descomposición o por combinación con otras sustancias.
- Corrosividad: Proceso de carácter químico causado por determinadas sustancias que desgastan a los sólidos o que pueden producir lesiones más o menos graves a los tejidos vivos.
- Toxicidad: Capacidad de una sustancia de ser letal en baja concentración o de producir efectos tóxicos acumulativos, carcinogénicos, mutagénicos o teratogénicos.

h) SIDREP : Sistema de Declaración y Seguimiento de Residuos Peligrosos

i) SINADER : Sistema Nacional de Declaración de Residuos

j) RETC – Ventanilla Única: Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, se realiza a través de la plataforma ventanilla única del Ministerio del Medio Ambiente.

k) SCAA : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

l) PACO : Programa Anual de Conservación de la Obra.

m) PGBR : Programa de Gestión de Basuras y Residuos.

n) PSP 2 : Puesta en Servicio Provisoria de las Obras.

ñ) RSO : Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.

6. SERVICIO DE RETIRO DE BASURAS

6.1. Generalidades

El Servicio de Gestión de Basura y Residuos deberá estar en permanente coordinación con el Servicio de Aseo señalado en la letra b) del artículo 1.10.9.2 de las Bases de Licitación.

6.2. Instalaciones de Acopio de Basuras y Residuos

- Existirán "papeleros urbanos" de diversa capacidad en baños públicos y áreas de concentración de público, para el acopio temporal de residuos sólidos domiciliarios.
- Existirán papeleros en las oficinas y recintos de trabajo, para el acopio temporal de residuos sólidos domiciliarios.
- Existirán contenedores para el acopio de basuras provenientes de la operación de aeronaves, ubicados en patio de equipajes del Terminal de Pasajeros.
- Existirán contenedores para el acopio de residuos provenientes de las actividades de limpieza de la plataforma comercial de aeronaves. Se considerará 1 (un) contenedor (de al menos 120 litros de capacidad) por cada 2 (dos) puestos de estacionamiento de aeronaves, los cuales deberán ser habilitados y dispuestos en la forma establecida por el Inspector Fiscal.
- Se contará con 2 salas de basuras:
    - (1) ubicada al costado norte del Terminal de Pasajeros (primer piso), destinada principalmente a recibir los residuos provenientes de la operación del restaurant y del Edificio Terminal. Previo a la PSP2, esta sala estará reemplazada por una instalación provisoria, mientras es puesta en funcionamiento como parte de las obras del Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto.
    - (1) ubicada en el sector de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (PTAS) (con capacidad para un máximo de 15 contenedores de 600 litros c/u), donde existe una sala de frío para los residuos, los que queda a la espera de ser retirados por la empresa autorizada encargada de su disposición final (empresa a cargo de la Ilustre Municipalidad de Arica). Se espera que durante el año 2025 dicha sala se reemplace por la Sala de Basura Principal, ubicada en el acceso al nuevo complejo DGAC, con sus correspondientes contenedores de residuos.
- Existe una bodega de almacenamiento transitorio de residuos peligrosos ("RESPEL"), emplazada en el sector de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (PTAS) del Aeropuerto, en cumplimiento al DAR 18 de la DGAC y al D.S. 148.

- El correcto estado de conservación de la infraestructura y los contenedores y/o papeleros será de responsabilidad de SCAA y formará parte del cumplimiento del PACO vigente.

6.3. Residuos Sólidos Domiciliarios

Se consideran como fuentes generadoras de tales residuos a:

- Pasajeros y acompañantes.
- Funcionarios y subconcesionarios del Aeropuerto.

6.4. Recolección, Acopio y Disposición Final de Residuos Domiciliarios

- Se dispondrán “papeleros urbanos” de diversa capacidad en baños públicos y áreas de concentración de público, los cuales serán vaciados diariamente por personal de SCAA.
- Se dispondrán contenedores de al menos 120 litros de capacidad, para el acopio de basuras provenientes de la operación de aeronaves, ubicados en patio de equipajes del Terminal de Pasajeros, los cuales serán vaciados diariamente, desechos que serán destinados a la sala de basuras principal.
- Los residuos sólidos domiciliarios, depositados en los papeleros antes indicados, serán diariamente retirados en bolsas resistentes y cerradas y trasladados hacia la sala de basura del Terminal, donde serán depositados y almacenados en los recipientes dispuestos para tales efectos. Al menos 1 vez al día dichos recipientes (rodados), y eventualmente también aquellos destinados al acopio de basuras provenientes de la operación de aeronaves, serán trasladados a la sala principal, donde serán reemplazados por contenedores vacíos.
- Posterior a ello, estos residuos serán retirados (proceso debidamente supervisado por el personal de SCAA, quien verificará la correcta ejecución de esta tarea, siempre que tenga conocimiento del horario en el cual se realizará el retiro) y transportados por una empresa autorizada, a cargo a la Ilustre Municipalidad de Arica, la cual se encargará de depositarlos en el relleno sanitario autorizado. Se espera que dicho servicio se realice con una frecuencia de 3 veces por semana, como ha sido hasta cierre del presente Programa.
- El volumen de basura y/o residuos retirados será registrado en una planilla con el siguiente formato referencial:

Aeropuerto de ARICA

PLANILLA CONTROL RETIRO RESIDUOS NO PELIGROSOS
SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO DE ARICA S.A.

FECHA	N° CONTENEDORES RETIRADOS	M^3	M^3 Acumulado	Kg	Kg Acumulado	RESPONSABLE

En cumplimiento de la Resolución Exenta N°144 del MMA, Residuos No Peligrosos mensuales, serán declarados en el Sistema Nacional de Declaración de Residuos (SINADER).

- Los subconcesionarios serán responsables de retirar sus residuos y trasladarlos hacia las salas de basura, ya sea en forma directa, o bien, con el apoyo del personal de SCAA.

6.5. Residuos Peligrosos

Los procesos que generan Residuos Peligrosos corresponden al recambio de la iluminación artificial del establecimiento, consistente en tubos fluorescentes y ampolletas ubicados dentro del Terminal de Pasajeros, tanto en áreas comunes como en oficinas. Además, debido al mantenimiento de la infraestructura se generan envases vacíos de pinturas, como, asimismo, el funcionamiento de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas, se generan envases vacíos de Hipoclorito de Calcio (Clorador) y Sulfito de Sodio (Declorador). Por lo tanto, se generan residuos Misceláneos (Clase 9), Inflamables (Clase 3) y Corrosivos (Clase 8).

Se dispone de una bodega que cuenta con la Resolución Exenta de funcionamiento N°342 año 2020, que autoriza almacenar:

- Tubos fluorescentes.
- Envases vacíos de pinturas y solventes.
- Envases de metabisulfito.
- Envases de hipoclorito de calcio y sodio.
- Aceite de motor usado.

Los residuos peligrosos generados en labores de oficina (SCAA e Inspección Fiscal) tales como: tóner, tintas, pilas, baterías menores, envases vacíos de aerosoles, residuos eléctricos y electrónicos; serán también almacenados en la bodega antes citada, dado que fue validada la ampliación del alcance de la Resolución vigente ante la SEREMI de Salud.

Medidas preventivas para el manejo de residuos

Consideraciones generales para situaciones de emergencia para el manejo de derrames de lubricantes y otro tipo de productos contaminantes (sustancias y residuos peligrosos):

- Se debe evitar derramar al piso o suelo elementos contaminantes, como por ejemplo; pinturas, aceites, grasas, bencina, petróleo, etc. Para lo anterior se debe disponer siempre de receptáculos especiales para ellos.

- Se debe chequear que los recipientes o receptáculos, cuentes con sus respectivas tapas o sellos, así como verificar el buen estado para evitar filtraciones.

- Si existe la posibilidad de ocurrir derrames durante un trasvasije o al momento de evacuar lubricantes de un equipo, se debe tomar precauciones de disponer en el piso de láminas plásticas, recipientes, tambores o algún método de almacenamiento que reciba dichas filtraciones.

- Siempre se debe limpiar o recuperar todo tipo de derrames.

- Todo residuo o suelo contaminado con hidrocarburos o lubricantes deben ser considerados residuo peligroso y a disponer en los recipientes respectivos, lo cuales son dispuestos transitoriamente en la zona de almacenamiento de residuos peligrosos.

- El encargado del área será responsable de la correcta segregación de los residuos y será responsable de que además lleve el registro de los residuos generados en su área.

- Siempre tener la precaución de no mezclar residuos peligrosos con los residuos industriales no peligrosos y domésticos, ya que la mezcla resultante debe ser tratada como residuo peligroso, aumentando el volumen tratado innecesariamente.

- Se encuentra completamente prohibido verter los residuos peligrosos al alcantarillado o a cursos de agua superficiales.

6.6. Recolección, Acopio y Disposición Final de Residuos Peligrosos

Los residuos peligrosos generados corresponden a tubos fluorescentes que han dejado de funcionar, por lo tanto, su generación es esporádica, más aun considerando que el Proyecto de Ampliación y Mejoramiento en curso considera toda la iluminación de los recintos en formato LED. Son recogidos por personal de mantención mediante la desinstalación del tubo usado, el que será guardado dentro de un envase de cartón vacío que lo cubrirá por completo y que posee las mismas dimensiones del tubo retirado (se privilegia guardar los envases de tubos fluorescentes instalados, para realizar este proceso). El tubo en desuso envasado será etiquetado y llevado manualmente hacia la sala de almacenamiento transitorio de residuos peligrosos, donde será almacenado en el contenedor implementado para este fin.

Los residuos de envases de pinturas y químicos serán recogidos desde sus puntos de generación por parte del personal de SCAA y serán llevados a la Bodega de RESPEL mediante una carretilla manual. Los envases vacíos de pinturas serán almacenados en tambores metálicos de 200 litros dentro de la Bodega RESPEL y etiquetados apropiadamente. Los envases vacíos de corrosivos utilizados en la PTAS serán almacenados en tambores plásticos resistentes a la corrosión. Los aceites generados por el mantenimiento del grupo electrógeno y otras mantenciones de equipos electromecánicos serán almacenados en tambores metálicos de 200 litros. Los residuos peligrosos generados en labores de oficina (SCAA e Inspección Fiscal) tales como: tóner, tintas, pilas, baterías menores, envases vacíos de aerosoles, residuos eléctricos y electrónicos; serán también almacenados siguiendo las directrices que normativas correspondientes.

Los residuos no permanecerán por más de 6 meses dentro de la instalación, siendo retirados desde el área de almacenamiento transitorio por una empresa autorizada por la SEREMI de Salud y enrolada en el RETC. La disposición final será realizada en la instalación de la empresa Hidronor de Antofagasta, ubicado en Ruta 5 Norte Km 1396, Antofagasta (o alguna similar que cumpla con la legislación vigente). Para el caso de los residuos de envases y aquellos generados en labores de oficina (SCAA e Inspección Fiscal), estos serán transportados por una empresa autorizada y su disposición final será en sitios autorizados, entre los que se evalúan Hidronor, Bravo Energy u otra similar.

Los residuos peligrosos que salgan desde su sitio de acopio temporal y sean transportados hacia el sitio de disposición final, deberán ser declarados en el Sistema de Declaración y Seguimiento de Residuos Peligrosos (SIDREP).

Para todo lo anterior se tendrá en consideración el cumplimiento de lo estipulado en el D.S. 148, según corresponda.

6.7. Mercancías Peligrosas

A partir de la PSP 2, y en cumplimiento de la DAN 18 “TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA”, SCAA mantendrá habilitada una dependencia para almacenar temporalmente las mercancías peligrosas que sean encontradas en los espacios de su administración y de sus subconcesionarios. Dicha dependencia deberá ubicarse fuera del edificio terminal aéreo y mantendrá mercancías peligrosas por un periodo no mayor a 30 días hábiles. Posterior a ello, procederá a su eliminación en su carácter de residuo peligroso, según corresponda.

Medidas preventivas

Personal que realice trabajos con manipulación de sustancias peligrosas deberá ser instruido y evaluado en los siguientes documentos:

- Capacitación en seguridad y salud en sustancias peligrosas y sus formatos de inventario de sustancias peligrosas e inspección de estas.

- Capacitación de instructivo de residuos peligrosos Aeropuerto de Arica.

- Capacitación de uso correcto de elementos de protección personal. Todos los trabajadores deben ser entrenados y evaluados en el uso de EPP para la manipulación de sustancias peligrosas.

- Capacitación sobre hojas de seguridad de las sustancias que se empleen en el centro de trabajo.

- Contar con vacunas de inmunizaciones, si corresponde.

6.8. Estándar

Mantener el retiro de los residuos domiciliarios del área de concesión, de acuerdo con lo indicado en el presente Programa. Para mantener un estándar elevado, la cantidad de papeleros urbanos y contenedores podrá aumentar en la medida que la cantidad de basura y residuos también lo haga. Cualquier modificación al Programa deberá ser autorizada por el Inspector Fiscal.

6.9. Estado de Conservación

Corresponderá a la evaluación del estado de los depósitos y las áreas de acopio, verificando además que la basura y residuos se encuentren debidamente depositados en los correspondientes contenedores y no

en los sectores aledaños. Con la supervisión diaria por parte del personal de SCAA ambos ítems deberán mantenerse en óptimo estado.

6.10. Evaluación y Reclamos de los Usuarios

Corresponderá a la manifestación de los usuarios mediante el formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, los cuales son de responsabilidad del Concesionario. Dicho formulario se encontrará disponible en el mesón de Informaciones del Terminal de Pasajeros, como también en su sitio web (www.aeropuertoarica.cl).

El estándar de aceptación para este indicador de calidad de servicio estará definido en el Reglamento de Servicio de la Obra vigente.

6.11. Valorización de Residuos: Instalación de Puntos de Recuperación de Residuos Reciclables

Todo alcance relacionado con el manejo integral de residuos (reciclaje), indicado en el artículo 1.10.9.2 letra d) de las Bases de Licitación, está considerado a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras (PSP2) de la Concesión, una vez que todas las obras vinculadas con el Proyecto de Disposición de la Basura (señalado en el artículo 2.7.4.19 de las Bases de Licitación) se encuentren concretadas.

En términos generales se propone un enfoque en la valorización de residuos de acuerdo con la disponibilidad comercial de la Región de Arica y Parinacota, con posibilidades de reciclaje mediante el acopio temporal, manejo y disposición final sustentable de los mismos de acuerdo con la disponibilidad del mercado para ello. Se realizará una identificación de los tipos de residuos reciclables y se implementarán diferentes puntos limpios en el área concesionada del Aeropuerto, para realizar la segregación en origen y posterior traslado hacia la sala de basura, la cual deberá contar con separación en 2 zonas; una para los residuos reciclables y otra para los asimilables a domiciliarios sin disponibilidad de valorizarse.

6.11.1. Instalaciones de Puntos de Recuperación de Residuos según Origen de la Generación

Para lograr una correcta, adecuada y eficiente gestión de residuos es necesario determinar las características de generación de estos (tipos de residuos, cantidades proyectadas, capacidad de acopio particular) para proponer la infraestructura necesaria y eficiente de acuerdo con cada tipo de generador. En el caso del presente instructivo identificamos las siguientes fuentes generadoras.

1.- Subconcesionarios.

2.- Usuarios/pasajeros.

3.- Organismos públicos.

4.- Empresas prestadoras de servicio/organismos privados.

6.11.2. Gestión de Residuos Interna

Para lograr un programa exitoso de gestión de residuos valorizables o reciclables es requisito contar con 3 pilares fundamentales para lograr el cometido propuesto:

- Instalación de infraestructura adecuada y eficiente (zonas de reciclaje, puntos verdes modulares, contenedores específicos para segmentación en origen). Todo lo anterior respaldado de material de apoyo en terreno para facilitar la correcta segregación en origen (gráficas superiores, códigos QR con guías de reciclaje, etc.).
- Logística interna que permita el oportuno y correcto retiro de residuos desde las distintas unidades instaladas al interior del Aeropuerto. Lo anterior se logra mediante un programa de gestión interna de residuos desde las unidades, para evitar desviaciones en la utilización de las unidades (contaminación de los residuos).
- Eficiencia en la gestión de residuos mediante la implementación en una zona colindante a la sala de basura (o interior), como una estación de segmentación de residuos atendidas su materialidad y volúmenes de generación. En esta zona se realiza el acopio temporal de residuos separados según su tipo (materialidad), para posteriormente estos residuos ya recuperados y segregados en origen sean retirados por una empresa gestora de residuos que cumpliendo toda la normativa ambiental vigente los reinserte en nuevos procesos productivos, convirtiéndose en materias primas para la obtención de nuevos productos.

6.11.3. Trazabilidad Gestión de Residuos Reciclables

Todos los residuos recuperados desde las zonas anteriormente indicadas, acopiados temporalmente y retirados por empresa gestora de residuos para su posterior valorización y reciclaje deben demostrar, de ser posible, trazabilidad completa respecto de su gestión. Se espera que la empresa gestora de residuos pueda acreditar las sucesivas entregas a los agentes integrantes de la cadena de la trazabilidad (empresas que transformarán los residuos en materias primas para la generación de nuevos productos a partir de dichos residuos).

6.11.4. Certificados de Disposición Final

Será oponible la gestión sustentable de residuos cuando su resultado cuente con la certificación de su disposición final correspondiente.

Se espera, de ser posible, que todos los residuos generados, recuperados y entregados a la empresa gestora de residuos cuenten con el correspondiente certificado de disposición final, esto es, con un certificado emitido por la empresa receptora que utilizará los residuos como materias primas para cerrar el ciclo del residuo.

6.12. Seguimiento del Programa

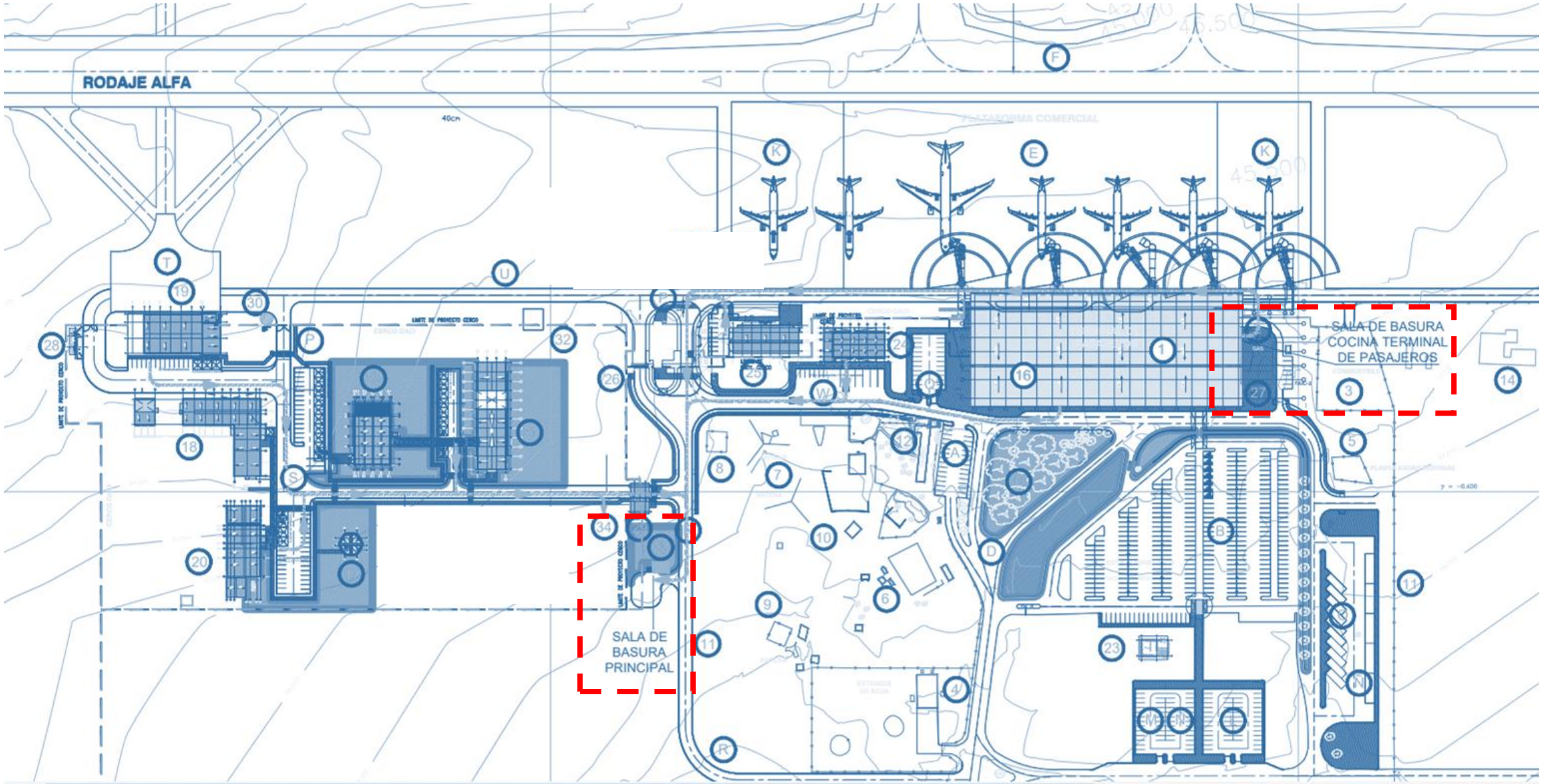
Será el Supervisor de turno de SCAA el encargado de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Programa. Para ello, el Sistema de Gestión de Datos para Infraestructura contará con órdenes de trabajo precargadas, las que deberán reflejar las diferentes actividades derivadas del Programa de Conservación de la Obra y del presente Programa. El nivel de cumplimiento de dichas actividades quedará reflejado en el Sistema Informático para la Constatación de los Niveles de Servicio, además de los Informes de i) Gestión y Operación de los Servicios (frecuencia mensual) y ii) Mantenimiento y Conservación de Infraestructura, Instalaciones y Equipos (frecuencia mensual).

Por otra parte, en los Informes de Seguimiento de Desarrollo Sustentable se reportará el detalle mensual de los residuos generados, retirados y dispuestos durante el período en el vertedero correspondiente. Además, en dicho informe se entregará un detalle de los retiros de RESPEL realizados en el periodo por SCAA, anexando los correspondientes certificados de SIDREP.

7. ANEXOS

Anexo N°1. Ubicación de Salas de Basuras (definitivas).

ANEXO N°1. UBICACIÓN DE SALAS DE BASURAS DEFINITIVAS



ANEXO 16

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL

PLAN DE MANEJO PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL PARA LA OPERACIÓN

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PMGAT-SCAA
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	05
	Total de Páginas	**:**	24

Original PMGAT-SCAA
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Especialista Ambiental	Nicolás Calvo Callejas	Octubre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Octubre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Especialista Ambiental	Nicolás Calvo Callejas	Octubre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado F.	Octubre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Octubre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	---
02	---
03	---
04	---
05	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal.	Octubre 2024
01 (copia)	Archivo SCAA.	Octubre 2024

ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO ____ *4*

2. OBJETIVO ____ *4*

2.1. Descripción del área concesionada ____ **4**

2.2. Plan de ubicación con coordenadas UTM ____ **5**

2.3. Actividades contempladas para la etapa de operación del proyecto ____ **6**

2.4. Encargado del cumplimiento y supervisión de las consideraciones ambientales y territoriales ____ **7**

3. OBJETIVOS DEL PLAN ____ *7*

4. MARCO JURÍDICO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ____ *7*

5. ORGANIZACIÓN EN LA FASE DE OPERACIÓN ____ *8*

6. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ____ *10*

6.1. Aire ____ **10**

6.2. Agua ____ **11**

6.3. Suelo ____ **11**

6.4. Medio Humano ____ **11**

7. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACÓN DE IMPACTOS ____ *12*

8. PLAN DE MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL Y PLAN DE SEGUIMIENTO ____ *14*

9. PLAN DE SEGUIMIENTO ____ *18*

9.1. Etapa 2 de operación (PSP2) ____ **19**

10. ANEXOS ____ *24*

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto corresponde a la operación del Aeropuerto Chacalluta de Arica y su área concesionada. Desde el punto de vista de los compromisos ambientales, el proyecto de Concesión considera 2 etapas de operación claramente definidas por los alcances que se consideran en cada una de ellas. La primera etapa (PSP1) se enmarcó en la continuidad operacional del proyecto "Remodelación y Ampliación Terminal de pasajeros Aeropuerto de Chacalluta de Arica, Primera Región" asociado a la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) N° 146 del año 2002, otorgada por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Tarapacá. La segunda etapa de operación (PSP2) corresponde a la operación del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", cuya RCA N° 023 del año 2018, otorgada por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Arica y Parinacota, si bien entró en vigencia una vez iniciada la construcción del nuevo proyecto, los compromisos ambientales asociados a la operación del proyecto se considerarán aplicables toda vez se obtenga la puesta en servicio provisoria de las obras o PSP2. Por lo tanto, el presente Plan de Gestión Ambiental y Territorial para la Operación ("PMGAT") desarrolla el cumplimiento de los compromisos ambientales de las RCA 146/2002 y RCA N° 023/2018, tratándolos con el enfoque necesario para cumplir las obligaciones ambientales que apliquen.

2. OBJETIVO

El proyecto de concesión ha sido denominado Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2.1. Descripción del área concesionada

El área de concesión se encuentra establecida en el plano "Área de Concesión" del Aeropuerto Chacalluta de Arica el que, para todos los efectos legales, se entenderá que forma parte del Contrato de Concesión. Esta área es establecida como tal por el MOP y la DGAC. En la imagen N°1 se observa el plano de planta del área concesionada.

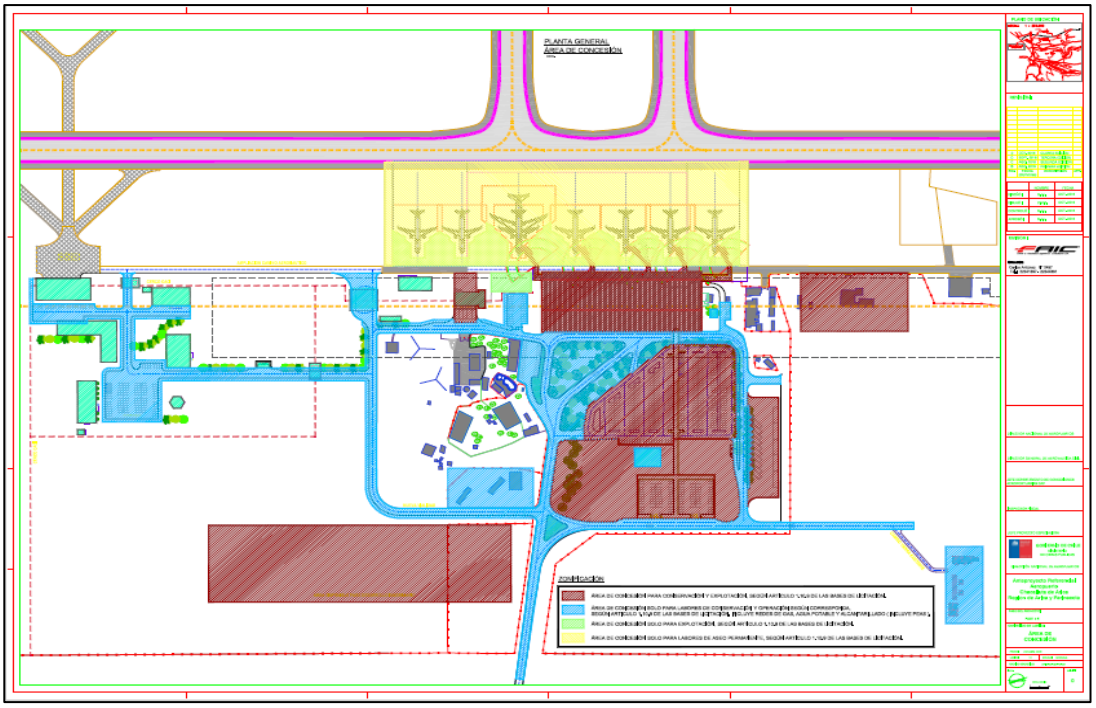


Imagen N°1: Plano de área concesionada.

2.2. Plan de ubicación con coordenadas UTM

Las coordenadas UTM del proyecto, proyectadas en el sistema Datum WGS 84 Huso 18 S, son entregadas en la Tabla N°1.

Tabla N°1. Coordenadas de los vértices del proyecto

Coordenadas de ubicación del proyecto (UTM) WGS 84, HUSO 18 S			
N°	**Elemento**	**Sur**	**Oeste**
1	Ampliación Terminal de Pasajeros.	18°20´59.17"	70°20´09.08"
2	Ampliación Plataforma Comercial.	18°20´58.79"	70°20´12.06"
3	Ampliación Estacionamiento Pasajeros.	18°20´58.20"	70°20´05.74"
4	Reconstrucción Plataforma Aviación General.	18°20´47.81"	70°20´09.97"
5	Nueva vialidad.	18°20´09.40"	70°20´10.42"
6	Nuevo Complejo DGAC.	18°20´17.92"	70°20´15.17"
7	Nuevo Camino Aeronáutico SSEI.	18°20´12.01"	70°20´22.65"

El siguiente plano de planta del proyecto (Imagen N°2) identifica los vértices de la iniciativa y las obras asociadas:

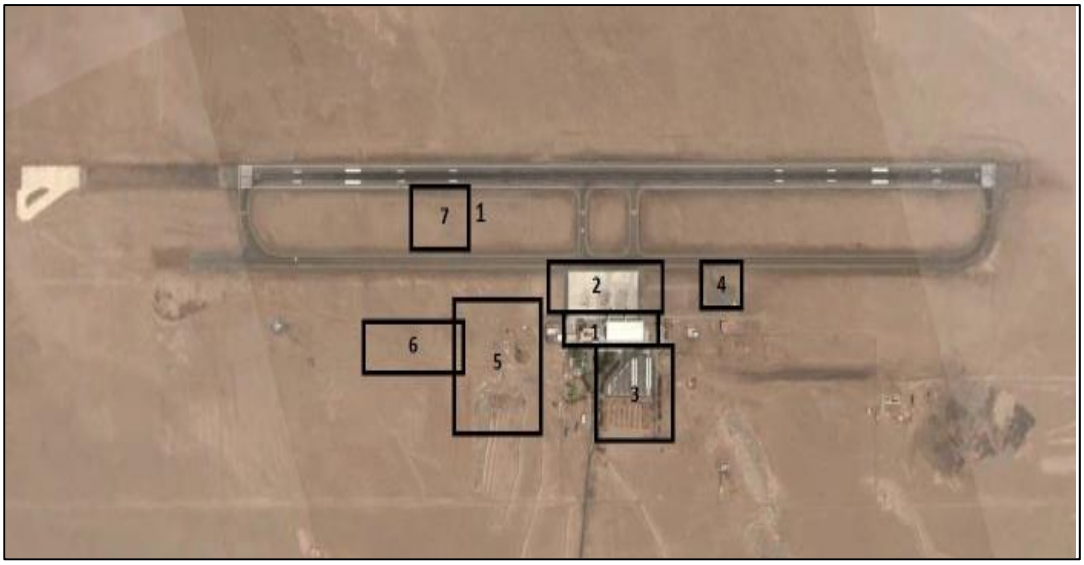


Imagen N°2: Plano de obras del proyecto.

2.3. Actividades contempladas para la etapa de operación del proyecto

i) La prestación del Servicio Básico para el que fue construida la obra, dentro del Área de Concesión definida en el artículo 2.4 de las BALI, que considera:

- Prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de acuerdo a lo señalado en los artículos 1.10.9 de las BALI.
- La conservación y aseo de la obra, manteniéndola en óptimas condiciones de uso. Las labores de conservación que son de exclusiva responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria y que corresponden a la conservación preventiva y correctiva de la infraestructura, instalaciones y equipamiento, nuevo y preexistente, que se entrega a la SC para su operación y explotación. Las labores de aseo se refieren al aseo permanente del área de Concesión.

Todo lo anterior según se explicita en las BALI y en el Plano "Área de Concesión".

ii) El cobro de tarifas a los usuarios de los Servicios Comerciales, Aeronáuticos y No Aeronáuticos.

iii) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales en los que se desarrolle la obra entregada en concesión, de acuerdo con lo expresado en las letras precedentes de este artículo.

iv) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a áreas de servicio conforme a lo estipulado en el artículo 32° de la Ley de Concesiones.

v) El cobro de la tarifa por pasajero embarcado, el que se materializará a través de un pago de la DGAC a la SC, conforme a lo establecido en las BALI.

2.4. Encargado del cumplimiento y supervisión de las consideraciones ambientales y territoriales

El encargado del cumplimiento y supervisión de las consideraciones ambientales y territoriales del proyecto será el Gerente de Operaciones, apoyado por su equipo dependiente y asesorado por el Especialista Ambiental de la Sociedad Concesionaria.

3. OBJETIVOS DEL PLAN

Los objetivos del PMGAT son lograr un cumplimiento cabal de las obligaciones ambientales y territoriales del proyecto, comprendidas en las BALI, en la RCA N°146/2002 y RCA 023/2018 para la etapa de operación o explotación, además de presentar la forma de cumplimiento propuesta por la Sociedad Concesionaria para cada uno de los compromisos.

4. MARCO JURÍDICO AMBIENTAL Y TERRITORIAL

Se considera como legislación ambiental y territorial pertinente la descrita tanto en las BALI, RCA 146/2002 y RCA 023/2018 del proyecto. El detalle se entrega en Tabla N°2.

Tabla N°2. Legislación aplicable al proyecto.

Tipo	Ministerio/ Número/Año	Tema	Carácter
Decreto Supremo	MOP/900/1996	Ley de Concesiones de Obras Públicas	General
Decreto Supremo	MOP/956/1997	Reglamento de la Ley de Concesiones	General
Decreto Fuerza de Ley	MOP/850/1997	Texto refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.840/1964	General
Ley	16752/1968	Ley Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil	General
Ley	19300/1994	Ley de bases Generales del Medio Ambiente	General
Decreto Supremo	MMA/40/2012	Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental	General
Decreto Supremo	MINSAL/43/2005	Aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Sustancias Peligrosas	Específico
Decreto Supremo	MINSAL/138/2005	Establece obligación de declarar emisiones que indica	Específico
Decreto Supremo	MINSAL/725/1967	Código Sanitario	Específico

Tipo	Ministerio/ Número/Año	Tema	Carácter
Decreto Supremo	MINSEGPRES/4/2009	Reglamento para el manejo de lodos generados en PTAS	Específico
Decreto Supremo	MINSAL/594/99	Reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo	Específico
Decreto Supremo	MINSEGPRES/90/2000	Establece norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales.	Específico

Los permisos ambientales sectoriales aplicables al proyecto corresponden a los señalados en la Tabla N°3.

Tabla N°3. Permisos ambientales y sectoriales del proyecto.

Permisos del proyecto		
Número PAS/Nombre	**Descripción**	**RCA asociada**
PAS 142	BODEGA DE ALMACENAMIENTO DE RESIDUOS PELIGROSOS, autorizada mediante Resolución Exenta N°343/2020 de la SEREMI de Salud, Región de Arica y Parinacota.	023/2018
PAS 160	Informe Favorable de construcción, otorgado en Ord 806/2018 SAG.	023/2018
Almacenamiento Residuos No peligrosos	Sala de Basura; Permiso almacenamiento de Residuos Sólidos Domiciliarios.	146/2002
Sistema de alcantarillado particular	Planta de tratamiento de Aguas Servidas; Resolución sanitaria de funcionamiento; RESOLUCIÓN SANITARIA N°364/2013.	146/2002
Autorización de Cambio de Uso de Suelo	Cambio de Uso de Suelo; Resoluciones SAG, MINVU y Seremi de Agricultura sobre cambio de uso de suelo	146/2002
Sistema de potabilización	Resolución Sanitaria que autoriza el sistema de potabilización del agua extraída de los pozos; CERTIFICADO AZVI CHILE 2006	146/2002

5. ORGANIZACIÓN EN LA FASE DE OPERACIÓN

A continuación, en la imagen N°3, se describe el organigrama ofrecido por parte de la Sociedad Concesionaria para el fiel cumplimiento de las obligaciones del contrato durante la Etapa de Explotación:

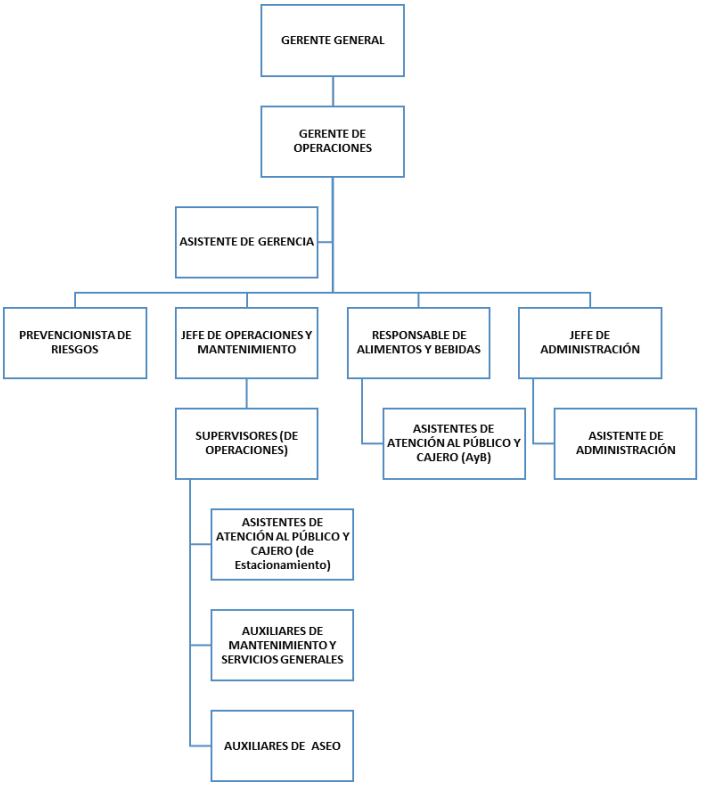


Imagen N°3. Organigrama de la Sociedad Concesionaria para el cumplimiento del contrato.

De acuerdo con el organigrama propuesto, las funciones y responsabilidades de cada miembro de la Sociedad Concesionaria serán las siguientes:

Del Gerente de Operaciones / Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

- Conocer el plan y aprobarlo.
- Disponer de los recursos necesarios para la realización del presente plan.
- Tomar conocimiento del cumplimiento del plan.
- Hacer cumplir el plan en su totalidad.

Del Especialista Ambiental (profesional asesor)

- Hacer cumplir el plan en su totalidad.
- Difundir el presente plan a la línea de supervisión.
- Realizar Inspecciones y observaciones en terreno, del cumplimiento del plan.
- Elaborar el Informe de Gestión Sustentable.

Supervisores

- Realizar la difusión del presente plan.
- Realizar Inspecciones y observaciones en terreno, del cumplimiento del plan.
- Ayudar en el cumplimiento del presente plan a los trabajadores de la concesión.
- Avisar cualquier incumplimiento de este plan a sus superiores.

Trabajadores

- Cumplir a cabalidad el presente plan.
- Avisar cuando un compañero de trabajo no cumpla con el presente plan.
- Solicitar capacitación del presente plan.

6. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL Y TERRITORIAL

A continuación, se describe el estado actual de los componentes ambientales Aire, Agua, Suelo y además de Medio Humano.

6.1. Aire

i. Emisiones atmosféricas: Durante la etapa de operación no existirán emisiones de material particulado significativamente mayores a las condiciones actuales, donde el tránsito de vehículos se realizará siempre por vías pavimentadas, por lo que el nivel de emisiones esperable en relación a la actual situación del aeropuerto mantiene prácticamente la misma condición.

ii. Emisiones acústicas: Las actividades propias de la operación generarán emisiones acústicas similares a las actuales. El despegue y aterrizaje de aviones se mantendrá de igual forma. El edificio terminal de pasajeros en sí cuenta con características de diseño destinadas a minimizar el impacto del ruido. El proyecto no contempla las emisiones acústicas de las aeronaves, sino que la operación del terminal aéreo y el área concesionada.

6.2. Agua

El agua potable será obtenida desde el/los pozos(s) de extracción disponible(s) ubicado(s) en la zona de la Quebrada de Escritos, la que luego será almacenada en estanques de acumulación y clorada en la planta de agua potable del Aeropuerto.

Los efluentes líquidos del proyecto corresponden a las aguas servidas generadas por los pasajeros y trabajadores del terminal aéreo, aguas servidas que serán tratadas en la PTAS prexistente mediante un sistema biológico de lodos activados. El efluente tratado cumplirá con la NCh 1.333, y será utilizado para el riego de las áreas verdes o paisajismo.

6.3. Suelo

El suelo del sector del proyecto, durante la primera etapa de operación no sufrió variaciones en cuanto a sus características, ya que se trata de un sector intervenido anteriormente que ha sido industrializado y equipado tanto con asfaltos como infraestructura vertical para permitir las operaciones del terminal aéreo. No se estimó contaminación ni pérdida de suelo en este período debido a que tanto los residuos sólidos como los residuos líquidos fueron recibidos, tratados y almacenados en áreas especialmente habilitadas para ello, como son la sala de basuras y la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (PTAS). El efluente de la planta de tratamiento fue utilizado para el riego de las áreas verdes y no afectó negativamente el suelo.

Durante la PSP2, o segunda etapa de operación, se considera que las características del suelo habrán variado debido a un aumento de la superficie construida, tanto en asfaltos pertenecientes a la plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves como en la infraestructura vertical, sin embargo, el impacto de lo anterior fue asumido por parte del Plan de Gestión de la Etapa de Construcción y será autorizado tanto por el SAG como por el MINVU, a través del otorgamiento del Informe Favorable de Construcción (PAS 160, ex PAS 96). En relación al impacto potencial generado por las aguas tratadas de la PTAS, estas serán utilizadas en el riego de las áreas verdes, cumpliendo con la NCh 1.333.

6.4. Medio Humano

En relación al impacto del proyecto sobre el componente medio humano, se determinó en el proceso de evaluación ambiental ante la autoridad respectiva que no generará reasentamiento de comunidades humanas, ni tampoco la alteración significativa de sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, tampoco se verá afectada la densidad poblacional ni su distribución espacial, no se produce efecto alguno sobre los índices de población total, de distribución urbano-rural, de población

económicamente activa, de distribución según rama de actividad económica, distribución por edades y por sexo, escolaridad instrucción y migraciones, ni alteraciones o interferencias con ceremonias religiosas ni manifestaciones culturales locales, ya que todo el proyecto se desarrolla dentro del mismo recinto aeroportuario.

7. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACÓN DE IMPACTOS

De acuerdo con lo señalado en ambas RCA del proyecto, se desprende que en lo relativo a los efectos, características y circunstancias señalados en el artículo 11 de la Ley N° 19.300, y sobre la base de los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, debe indicarse que el proyecto Aeropuerto Chacalluta de Arica no genera ni presenta ninguno de tales efectos, características y circunstancias. Debido a lo anterior es que la iniciativa ha ingresado como una Declaración de Impacto Ambiental en ambas ocasiones. Por lo tanto, no se identifican impactos significativos que ameriten Planes de Medidas de Mitigación, Compensación o Reparación, sin embargo, se establecerán medidas de manejo ambiental de carácter preventivo, para controlar los impactos no significativos identificados a continuación en Tabla N°4.

Tabla 4. Matriz de Identificación de Aspectos y Evaluación de Impactos Ambientales en operación.

					Valoración I. Ambiental: pr*m*i				
Etapa	**ASPECTO AMBIENTAL GENERAL**	**Aspecto ambiental específico**	**Descripción del aspecto ambiental**	**IMPACTO AMBIENTAL**	**probabilidad (pr)**	**magnitud (m)**	**importancia (i)**	**Valor impacto ambiental**	**Significancia**
2da Etapa de operación (PSP2)	Generación de Emisiones, descargas y residuos del proyecto	Generación de residuos asimilables a domésticos	Se generarán en promedio 270 kg/día por la operación del terminal.	Contaminación de Suelo	1	3	3	9	No significativo
		Generación de emisiones	El grupo electrógeno de emergencia generará emisiones por las puestas en marcha de pruebas o por cortes.	Contaminación aire	1	1	1	1	No significativo
			Los vehículos de transporte de la Sociedad Concesionaria generan emisiones de fuentes móviles por el rodaje		1	3	3	9	No significativo
		Generación de aguas servidas	Durante la etapa PSP2 se generarán en promedio 150 m3/día de aguas servidas. Además se generarán lodos del proceso biológico de la PTAS.	Contaminación Suelo	1	3	3	9	No significativo
				Contaminación agua	1	3	3	9	No significativo
		Generación Aceites usados	Debido a mantenciones eventuales de equipos de la operación (ej: puentes de embarque) se generarán aceites usados.	Contaminación Suelo	2	1	3	6	No significativo

Los criterios de evaluación de los impactos ambientales y las componentes del cálculo se entregan a continuación en tabla 5.

Tabla 5. Parámetros considerados en la evaluación de impactos ambientales y forma de evaluación.

Magnitud	Indica el nivel de impacto o grado de alteración de una variable, independiente de la extensión geográfica del impacto.	
Criterio	**Rango**	**Calificación**
bajo	Cuando el grado de alteración es pequeño y la condición original del componente prácticamente se mantiene.	1
medio	Cuando el grado de alteración implica cambios notorios respecto de la condición basal, sin embargo, todavía dentro de rangos aceptables.	2
alto	Cuando el grado de alteración de la condición basal es significativo.	3

Importancia	Corresponde al factor que establece la sensibilidad del medio.	
Criterio	**Rango**	**Calificación**
bajo	sensibilidad baja	1
medio	sensibilidad media	2
alto	sensibilidad alta	3

Probabilidad	Indica cuan probable es que una actividad que afecte al medio ambiente se manifieste	
Criterio	**Rango**	**Calificación**
baja	<50%	1
media	50%-75%	2
alta	>75%	3

Calculo Impacto Ambiental :	Probabilidad x Magnitud x Importancia.
Magnitud e importancia son los parámetros fundamentales, por lo tanto se multiplican	

Evaluación significancia	
impacto significativo	14 a 27
no significativo	1 a 13

Las medidas de manejo Ambiental serán coherentes con las necesidades identificadas en la última columna de la matriz de identificación de aspectos y evaluación de impactos ambientales de la Tabla N°4, ya entregada.

8. PLAN DE MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL Y PLAN DE SEGUIMIENTO

La propuesta de Plan de medidas de manejo ambiental se basa en las obligaciones emanadas de las RCA del proyecto (RCA 146/2002 y RCA 023/2018) que se encontrarán vigentes para la etapa de operación (PSP2), y además responden a los impactos evaluados en la matriz de tabla 4. El plan de seguimiento asociado al PMGAT es establecido de acuerdo a las frecuencias o periodicidades de registro de las medidas de manejo ambiental propuestas, siendo diferentes por cada actividad. Se identifican las siguientes periodicidades:

- Única: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar sólo una vez dentro del período de concesión.
- Anual: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar anualmente dentro del período de concesión.
- Mensual: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar sólo mensualmente dentro del período de concesión.
- Semanal: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar semanalmente dentro del período de concesión.
- Diario: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar diariamente dentro del período de concesión.
- Cada vez: Cuando el compromiso se debe cumplir, registrar o informar cada vez que se presente la necesidad dentro del período de concesión.

La Tabla N°6 entrega el detalle del plan de medidas propuesto, la forma de cumplimiento ofrecida, el registro de cumplimiento asociado y la frecuencia de la ejecución de la medida.

Los siguientes descriptores de la Tabla N°6 son los que definen el plan de medidas de la Sociedad Concesionaria para la etapa de explotación.

- Origen: Se refiere al origen del compromiso, que puede corresponder a la RCA 146/2002 o RCA 023/2018.
- Numeral: Se refiere al numeral de la RCA de origen, donde se detalla el compromiso u obligación.
- Literal: Se refiere a la descripción literal de la medida, compromiso u obligación existente en la RCA.
- Forma de cumplimiento: Se refiere a la forma de cumplimiento propuesta por la SC de acuerdo a la experiencia en el manejo de este tipo de obligaciones ambientales/legales.
- Registro asociado: Se refiere al registro que se mantendrá por parte de la Sociedad Concesionaria, para acreditar el cumplimiento de la obligación.

- Frecuencia: Se refiere a la frecuencia con que se llevará el registro o con la que se informará a la autoridad competente, que permitirá acreditar en los plazos exigidos el cumplimiento de la obligación.

Tabla N°6. Plan de medidas de manejo ambiental propuesto y seguimiento de los compromisos.

ORIGEN	NUMERAL	LITERAL	FORMA CUMPLIMIENTO	REGISTRO ASOCIADO	FRECUENCIA
RCA 146/2002	3.2 Emisiones, descargas y residuos del proyecto	Emisiones a la atmósfera: Dada la ubicación de las chimeneas de los incineradores, la operación de estos, el régimen de vientos del sector, combustible a utilizar y el tipo de residuos a incinerar, no se generarán emisiones de este tipo en el Edificio Terminal de Pasajeros.	Mantener bitácora de uso de incinerador.	Bitácora incinerador.	CADA VEZ.
			Realizar declaración emisiones.	Declaración RUEA	ANUAL.
		Efluentes líquidos: Los residuos líquidos serán evacuados a la planta de tratamiento, con objeto de generar agua para uso de riego de las áreas verdes del proyecto. Por ello necesariamente éstas deberán cumplir con la NCh 1.333 Of78.	Cumplir Plan de Monitoreo.	Muestreo semestral.	Semestral.
		Residuos sólidos: Durante la etapa de operación se consideran las siguientes fuentes generadoras de residuos sólidos domiciliarios: pasajeros, acompañantes, funcionarios y residuos descargados desde aviones (atención a bordo). Todos los residuos sólidos domiciliarios generados en esta etapa serán retirados y trasladados hacia la sala de basura, donde serán compactados (si aplica), y posteriormente transportados hacia su disposición definitiva.	Mantener bitácora de ingreso/egreso Sala de basura;	Bitácora Sala de basura	Diaria.
			Operación compactador.	Registro mantención	Cada vez.
			Realizar declaración de residuos en SINADER.	SINADER anual.	Anual.
		Ruido: En cuanto a la situación en la etapa de operación, ésta no se verá alterada respecto de las condiciones actuales.	No modificar.	No modificar.	N/A
	4. Obligación de informar la ocurrencia de impactos ambientales no previstos a SMA	El titular deberá informar inmediatamente a la COREMA, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA o Adenda 1 o Adenda 2, asumiendo las acciones necesarias para controlarlos y mitigarlos si corresponde.	Notificar a SMA en caso de ocurrencia de impactos no previstos	Aviso a SMA	Cada vez.

	7.1 El titular deberá cumplir con lo siguiente	Realizar un plan de monitoreo con el objetivo de cumplir con la serie de requisitos, que se encuentran en la Norma Chilena 1.333, sobre requisitos de calidad del agua para diferentes usos, en base a lo cual se define el programa de monitoreo. La periodicidad del monitoreo será semestral, durante los primeros seis meses de funcionamiento de la planta, para ir distanciando la toma de muestras hasta luego llegar a una periodicidad anual.	Plan de Monitoreo de Efluente PTAS según NCh 1333 tabla riego.	Monitoreo Semestral.	Semestral.
		EL proyecto de paisajismo definitivo deberá ser presentado a la COREMA, previo a su ejecución, para su evaluación y pronunciamiento al respecto.	Presentar proyecto de paisajismo a COREMA.	V°B° COREMA del Paisajismo.	Único.
RCA 023/2018	4.6 Mano de obra	Se considera un máximo total de 450 personas.	Listado personal SC.	Mantener registro de personal SC.	Mensual.
	Ruido	Instalación de Silenciador acústico tipo Splitter en Equipo Electrógeno.	EETT Sala Eléctrica.	Catálogo Silenciador.	Única.
		Instalación de silenciador reactivo en escape de gases de Equipo Electrógeno.	EETT Sala Eléctrica.	Catálogo Silenciador.	Única.
		Revestimiento térmico de silenciadores.	EETT Sala Eléctrica.	Plano as built.	Única.
		Instalación de puerta acústica metálica tipo ESCOTILLA de grupo electrógeno, aislación de Rw 40dB	EETT Sala Eléctrica	Plano As built.	Única.
	4.10 Fase de Operación; Suministros básicos	Las fuentes de agua potable están constituidas por 2 pozos profundos.	Solicitud Derechos de Agua a DGAC.	Derechos de Agua.	Única.
		El mantenimiento del sistema de agua potable seguirá estando en manos de la concesionaria.	PACO	PACO.	Anual.
		Se cambia la materialidad de ROCALIT t20 de 150 mm a HDPE PN10 en todo el recorrido.	EETT Alcantarillado.	Plano as built Alcantarillado.	Única.
	Grupos electrógenos	Corresponde a equipos de emergencia que operan eventualmente cuando hay corte de energía.	Catalogo Grupo Electrógeno.	PR grupos.	Única.
		Tienen un consumo anual de Petróleo diésel de 24.000 l/año	Bitácora de registro.	Bitácora de funcionamiento y consumos.	Semanal.
	Emisiones de Ruido	No cuenta con ninguna fuente de ruido considerable.	DIA	DIA	Única.
	Residuos Líquidos domésticos	Serán los generados en el Terminal de Pasajeros y las provenientes de las nuevas instalaciones. Todas estas descargas serán tratadas en la PTAS existente.	Plano As built Alcantarillado	Resolución Sanitaria PTAS.	Única.
	Residuos líquidos industriales	No se generarán	DIA	DIA	Única.

	Residuos sólidos domiciliarios	Las fuentes de generación serán pasajeros, acompañantes, funcionarios y servicio a bordo.	DIA	Declaración SINADER	Anual.
		Retiro y traslado hacia una sala de basura donde serán compactados (si aplica) y depositados en contenedores.	Plan de manejo ambiental.	PGS.	Semestral.
		para luego ser transportados por la empresa municipal	Plan de manejo ambiental	Informes de Seguimiento de Desarrollo Sustentable	Semestral.
		Su disposición definitiva en Vertedero Autorizado de Arica, con una frecuencia semanal.	Plan de manejo ambiental	Declaración SINADER	Anual.
	Residuos Sólidos Peligrosos	Estos residuos podrán ser tubos fluorescentes, trapos contaminados, grasas y aceites, entre otros, producto de las actividades de mantenimiento y limpieza de las instalaciones del proyecto.	Plan de manejo ambiental.	SIDREP	Cada vez.
		Para el caso de los RESPEL, los contenedores se mantendrán cerrados y rotulados, dentro de la BODEGA de RESPEL.	Plan de manejo ambiental.	RESOLUCIÓN SANITARIA BODEGA RESPEL	Única.
		Los retiros y disposición final se realizarán con empresas autorizadas con formulario SIDREP de respaldo.	Plan de manejo ambiental.	SIDREP	Cada vez.
	Permisos ambientales sectoriales	PAS 142 BODEGA DE ALMACENAMIENTO DE RESIDUOS PELIGROSOS, otorgado en Res. 342/2020 SEREMI de Salud	Plan de manejo ambiental.	RESOLUCIÓN SANITARIA BODEGA RESPEL	Única.
		PAS 160 Informe Favorable de construcción, otorgado en Ord 806/2018 SAG	Plan de manejo ambiental.	IFC SAG-MINVU	Única.
	10. Programa de prevención de contingencias y emergencias	Como forma de controlar los riesgos operacionales se establecerá un programa de control de contingencias y emergencias, indicado en el punto 4.12 de la RCA	PLAN DE CONTINGENCIAS EMERGENCIAS	Envío a SMA vía SNIFA.	Anual.
	11. informar a la SMA la realización de la gestión o faena mínima que da cuenta del inicio de la ejecución de la obra.	Considerando 4.1 de la RCA.	Envío de información a SMA vía SNIFA.	Comprobante de cambios en SNIFA	Cada vez.
	12. Seguimiento a la ejecución del proyecto	El titular deberá dar aviso con al menos una semana de anticipación, el inicio de cada fase a la SMA.	Envío de información a SMA vía SNIFA.	Comprobante de cambios en SNIFA	7 días previos al inicio de Fases.

	13. Cumplimiento de todas las normas vigentes aplicables	Para que el proyecto pueda ejecutarse deberá dar cumplimiento a toda la normativa vigente aplicable	Plan de manejo ambiental.	PGS	Semestral.
	14. Informar al SEA y SMA sobre impactos no previstos	EL titular deberá informar al SEA y SMA sobre la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA, asumiendo inmediatamente las acciones necesarias para abordarlos	Envío de información a SMA vía SNIFA.	Comprobante de avisos.	Cada vez.
	15. Informar a la Dirección Regional del SEA los cambios de titularidad		Envío de carta a SEA vía MOP.	Resolución de Cambio de Titularidad.	Cada vez.
	16. Modificación de proyecto	Cualquier cambio de consideración del proyecto deberá ser presentado al SEIA.	Generación de Pertinencias.	Registro en Sistema de Pertinencia.	Cada vez.

9. PLAN DE SEGUIMIENTO

Sobre la base de la información presentada en el diagnóstico ambiental y territorial y la identificación y evaluación de efectos/impactos ambientales, se llevará a cabo el plan de seguimiento de las variables ambientales y territoriales, en orden a asegurar que las variables o componentes evolucionen según lo previsto, conforme a la evaluación realizada y que las medidas propuestas cumplan su objetivo en términos del control de los efectos determinados.

A continuación, se indican los procedimientos generales para el seguimiento de los compromisos ambientales de la etapa 2 de operación (PSP2), asociado al cumplimiento de las obligaciones contenidas en la RCA 023/2018 y las BALI.

9.1. Etapa 2 de operación (PSP2)

i. Procedimiento para el control de emisiones, descargas y residuos del proyecto.

- Objetivo del procedimiento: Controlar la generación de residuos sólidos, líquidos y emisiones durante la etapa 2 de operación.
- Legislación aplicable: Código Sanitario DL 725/1967; Reglamento Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas de los lugares de trabajo D.S. 594/99; DS 4/09.
- Descripción detallada del procedimiento: Las aguas servidas tratadas en la PTAS generarán un efluente que cumpla con los parámetros de la NCh. 1.333 y será dispuesta mediante el sistema de riego en las áreas verdes del proyecto. Se monitoreará semestralmente la calidad del efluente, mediante el análisis por parte de un laboratorio certificado (ETFA). Las PTAS cuenta con autorización sanitaria según Resolución Sanitaria N° 364/2012.

  Los residuos sólidos serán retirados y trasladados hacia una sala de basura, donde serán compactados (si aplica) y depositados en contenedores, para luego ser retirados y transportados por una empresa autorizada hacia su disposición final en relleno o vertedero autorizado, con una frecuencia mínima deseada de 3 veces por semana. El retiro y disposición final de los residuos sólidos serán declarados anualmente en el portal SINADER del RETC.

  En el caso de los Residuos Peligrosos se contará con una bodega de almacenamiento transitorio en el proyecto, donde se almacenarán los residuos peligrosos que se generen.. Los retiros serán declarados en el portal SIDREP del RETC.
- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental; Supervisores; Personal de aseo.
- Responsable de la supervisión: Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

ii. Normas de emisión y otras normas ambientales.

- Objetivo del procedimiento: Controlar las emisiones atmosféricas, residuos sólidos y líquidos, generados en el recinto durante la etapa 2 de operación.
- Legislación aplicable: Código Sanitario DL 725/1967; Reglamento Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas de los lugares de trabajo D.S. 594/99; NCh. 1.333; DS 4/09; DS 138/05.
- Descripción detallada del procedimiento: El funcionamiento de las fuentes fijas del establecimiento serán registradas mediante bitácora semanal, las fuentes fijas serán registradas ante la autoridad sanitaria. Se declarará anualmente el funcionamiento de estas fuentes en el portal “Declaración 138” del RETC.

La PTAS del recinto cuenta con Resolución Sanitaria N° 364/2012, su efluente cumplirá con la NCh. 1.333 y será analizado semestralmente. Los resultados de su efluente serán informados como indique la resolución sanitaria a la autoridad competente.

Los residuos sólidos generados en la operación del Aeropuerto serán almacenados temporalmente en la Sala de Basuras del recinto, la que contará con Resolución Sanitaria vigente. Se mantendrá un registro diario del ingreso de residuos a la Sala de Basura.

En el caso de los Residuos Peligrosos se contará con una bodega de almacenamiento transitorio en el proyecto, donde se almacenarán los residuos peligrosos que se generen. Los retiros serán declarados en el portal SIDREP del RETC.

- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental; Supervisores; Personal de aseo.
- Responsable de la supervisión: Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

iii. Permisos ambientales sectoriales.

- Objetivo del procedimiento: Asegurar la vigencia de los permisos ambientales sectoriales obtenidos durante la etapa de construcción del proyecto, mediante el cumplimiento de las obligaciones presentes en las Resoluciones Exentas (sanitarias y sectoriales).
- Legislación aplicable: Ley N° 19300, Ley de Bases Generales del Medio Ambiente. DS 95/05; DS 40/2013 Reglamento Ley N° 19300.
- Descripción detallada del procedimiento: Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones contenidas en la resolución sanitaria de funcionamiento de la PTAS del proyecto, dando cumplimiento a los monitoreos y reporte de información que ahí se detalle, para mantener vigente el PAS 91 de la RCA anterior.
- En el caso del PAS 160 o Informe Favorable de Construcción, se procurará cumplir con las obligaciones que se encuentren presentes en las resoluciones del SAG y MINVU sobre la materia.
- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental.
- Responsable de la supervisión: Gerente de Operaciones.

iv. Seguimiento y control RCA.

- Objetivo del procedimiento: Asegurar la vigencia de la RCA 023/2018, mediante el reporte de la información relativa a las etapas del proyecto.
- Legislación aplicable: Resolución 1518/2013 MMA.
- Descripción detallada del procedimiento: Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones de informar sobre el estado de avance de la RCA tanto a la Dirección Regional del SEA como a la Superintendencia del Medio Ambiente, informando con al menos 7 días de anticipación el inicio de cada una de las etapas del proyecto.
- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental.
- Responsable de la supervisión: Gerente de Operaciones.

v. Cumplimiento de la normativa vigente del proyecto.

- Objetivo del procedimiento: Asegurar el cumplimiento de la normativa vigente que le sean aplicables.
- Legislación aplicable: Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota.
- Descripción detallada del procedimiento: Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones mediante el cumplimiento de la matriz entregada en el Plan de Medidas de Manejo Ambiental.
- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental.
- Responsable de la supervisión: Gerente de Operaciones.

vi. Impactos no previstos.

- Objetivo del procedimiento: Informar inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA.
- Legislación aplicable: Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

- Descripción detallada del procedimiento: Se informará inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA y se tomarán las acciones inmediatas y pertinentes para mitigar, restaurar o compensar los impactos observados.
- Responsable de la ejecución: Gerente de Operaciones o quien éste delegue.
- Responsable de la supervisión: Gerente General.

vii. Planes de contingencia y medidas de seguridad.

- Objetivo del procedimiento: Llevar un registro de las medidas propuestas y un registro de la aplicación del plan, previo a su aplicación, se deberá notificar a la autoridad competente.
- Legislación aplicable: Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).
- Descripción detallada del procedimiento: Se informará inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA y se tomarán las acciones inmediatas y pertinentes para mitigar, restaurar o compensar los impactos observados.
- Responsable de la ejecución: Gerente de Operaciones o quien éste delegue.
- Responsable de la supervisión: Gerente General.

viii. Emergencias por Sustancias Peligrosas.

- Objetivo del procedimiento: Controlar los impactos potenciales provocados por incidentes con Sustancias Peligrosas.
- Legislación aplicable: D.S 594/00; Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018) / Decreto Supremo MINSAL/43/2005 Aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Sustancias Peligrosas.
- Descripción detallada del procedimiento: En caso de emergencias producidas por materiales o sustancias peligrosas, o que puedan afectar, pudiendo ser o no alguna de las establecidas en los planes de contingencia, el titular dará aviso al Cuerpo de Bomberos y Carabineros de Chile más cercano al lugar, a la autoridad sanitaria y a la Superintendencia del Medio

Ambiente. De igual forma se dará acceso expedito al área del incidente a los servicios señalados precedentemente y se facilitarán las labores de estos a objeto de controlar dicha emergencia.

- Responsable de la ejecución: Gerente de Operaciones o quien éste delegue.
- Responsable de la supervisión: Gerente General.

ix. Seguimiento Ambiental del Proyecto.

- Objetivo del procedimiento: Ingresar Registro de Informes de Monitoreo de agua tratada cargados en SNIFA (Seguimiento RCA) según Resolución 233/2015 (ex Resolución 844).
- Legislación aplicable: Resolución N°233/2015 Superintendencia del Medio Ambiente; Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).
- Descripción detallada del procedimiento: En virtud de lo instruido por Resolución Exenta N° 844 de 14.12.2012 de la SMA, la información relativa a monitoreos, mediciones, reportes, análisis, informes de emisiones, estudios, auditorías, cumplimiento de metas, o plazos y en general cualquier información destinada al seguimiento ambiental del proyecto deberá ser entregada por el Titular a la SMA dentro de los plazos y con la frecuencia establecidas en la presente Resolución, ingresándola al Sistema de Seguimiento Ambiental de dicha Superintendencia al cual se accede a través de la página web sma.gob.cl. Una vez ingresada dicha información, una copia impresa del comprobante, debidamente firmada por el Titular o su representante legal, deberá remitirse a la oficina de partes de la SMA ubicada en calle Miraflores N°178, piso 7, comuna y ciudad de Santiago.
- Responsable de la ejecución: Especialista Ambiental.
- Responsable de la supervisión: Gerente de Operaciones.

x. Cambios de titularidad.

- Objetivo del procedimiento: Informar sobre el cambio de titularidad que afecte al proyecto.
- Legislación aplicable: Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

- Descripción detallada del procedimiento: El titular del proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Arica y Parinacota, la individualización de cambios de titularidad de la RCA del proyecto.
- Responsable de la ejecución: Gerente de Operaciones.
- Responsable de la supervisión: Gerente General.

xi. Responsabilidad del Titular.

- Objetivo del procedimiento: Ejercer la responsabilidad de todos los compromisos ambientales contenidos en la RCA N° 023/2018.
- Legislación aplicable: Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).
- Descripción detallada del procedimiento: Todas las medidas y disposiciones establecidas en la RCA N°023/2018, son de responsabilidad del titular del proyecto, sean implementadas por este directamente o a través de un tercero. El seguimiento y control de estas obligaciones se realizará a través del cumplimiento del plan de medidas comprometido.
- Responsable de la ejecución: Coordinador Ambiental.
- Responsable de la supervisión: Gerente de Operaciones.

10. ANEXOS

Sin anexos.

ANEXO 17

PLAN DE COORDINACIÓN GENERAL

PLAN DE COORDINACIÓN GENERAL

AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

Concesión
"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-PCOG-001
	Vigencia	**:**	14-03-2020
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03
	Total de Páginas	**:**	07

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Dic. 2019	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Dic. 2019	
Gerente General	Iván Tejada Anguiano	Dic. 2019	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Iván Tejada Anguiano	Dic. 2019	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	14-03-2020
02	14-03-2020

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Dic. 2019
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Dic. 2019

1. ANTECEDENTES

DOC. N°8 ART. 1.4.2 BASES DE LICITACIÓN

« Aspectos Mínimos a considerar en la elaboración del Reglamento de servicio de la obra y Manual de operaciones para la concesión » MOP

2. RELACIÓN DEL CONCESIONARIO CON CONTRATISTAS Y CONTRATANTES

Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica, en adelante "SCAA" cuenta con un Área Comercial, dentro de su organización. La principal función de esta área será coordinar la interacción entre las diferentes organizaciones, entidades públicas y privadas, contratistas, Subcontratistas y/o Contratantes.

Cada contratista, Subcontratista y/o Contratante contará con un representante asignado para coordinar las relaciones con SCAA. Este representante manejará toda la interacción en curso e informará al área comercial sobre el estado de las propiedades individuales.

Además, el Supervisor de Aeropuerto de turno buscará soluciones a los problemas que puedan ocurrir fuera de horario de oficina.

En sus relaciones con SCAA, cada Contratista, Subcontratista y/o Contratante deberá dar cumplimiento al presente Reglamento de Servicio de la Obra, como asimismo, entre otros, pero sin limitación, a los siguientes documentos anexos a los contratos respectivos celebrados con SCAA, formando parte integrante de los mismos:

- "Manual para la Construcción de Locales Comerciales y Oficinas"

- "Manual para la Explotación de Locales Comerciales y Oficinas"

3. RELACIÓN DEL CONCESIONARIO CON ORGANISMOS GUBERNAMENTALES EN EL AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

Debido a las responsabilidades asumidas por SCAA bajo el contrato de concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica, será necesario que asuma una serie de coordinaciones con organismos gubernamentales que, en razón de sus funciones, son autoridades competentes en materias relacionadas, directa o indirectamente, a las actividades aeroportuarias.

Cada uno de estos organismos gubernamentales operará de acuerdo a sus propias leyes, reglamentos y disposiciones internas, por lo que SCAA deberá coordinarse con ellos, a fin de procurar el correcto funcionamiento de las operaciones aeroportuarias.

Entre los organismos con los cuales SCAA deberá coordinarse, se encuentran los siguientes:

- DGAC
- Carabineros de Chile
- Policía de Investigaciones, Policía Internacional
- Policía de Investigaciones, Brigada Antinarcóticos
- Inspección Fiscal
- Dirección Regional de Aduanas
- SAG
- Ilustre Municipalidad de Arica
- Seremi de Salud

Asimismo, SCAA sostendrá reuniones de coordinación con los siguientes comités:

- Comité FAL
- Comité de Operaciones (CO)
- Comité Operativo de Aerolíneas (AOC)
- Comité de Seguridad
- Comité de Gestión de la Concesión

4. PROCEDIMIENTO DE RECEPCIÓN / ENTREGA DE INMUEBLES

ENTREGA INMUEBLE	RECEPCION INMUEBLE
1.- Se firma nuevo contrato o addendum al contrato existente (con información al Inspector Fiscal según las BALI)	1.- Se da comunicación de término de contrato (con información al Inspector Fiscal según las BALI).
2.-Una vez recibido el inmueble el Contratante presenta el proyecto de acuerdo a lo indicado en el « Manual para la Construcción de locales comerciales y oficinas » del Contrato y posteriormente lo habilita de acuerdo a lo aprobado.	2.- Una vez cumplido el plazo acordado para subsanar las observaciones, se coordina una nueva visita y se comprueba el estado del inmueble.
3.- Se coordina conjuntamente entre el Contratante, el Área Comercial y la Gerencia de Operaciones de SCAA la entrega del inmueble mediante documento Acta de Entrega. Esta indica las condiciones en las cuales se ha entregado el inmueble.	3.- Se coordina conjuntamente entre el Contratante, el Área Comercial y la Gerencia de Operaciones de SCAA la recepción del inmueble. Se deben indicar las observaciones mediante las cuales el Contratante está devolviendo el inmueble, y la indicación de subsanarlas dentro de un plazo acordado. Además, se toman las lecturas correspondientes de luz, agua y gas. En caso de ser necesario, se solicita instalación de cierres y la coordinación de los trabajos que sean necesarios para la des habilitación del inmueble. Finalmente, se solicita el aseo del mismo.
4 - Recepción de la obra, lo cual queda reflejado en un Acta de Recepción, donde participan SCAA, la IF, el Contratante y el Subcontratista a cargo de ejecutar la obra	4. Las mantenciones del inmueble será responsabilidad del Contratante.
5.- El Contratante da inicio a las operaciones comerciales.	5.- Se da término al contrato mediante la confección y firma de las Actas de Finiquito y Restitución de Bienes Inmuebles.

ANEXO 18

SISTEMA DE CONSULTAS, RECLAMOS Y SUGERENCIAS

PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE CONSULTAS, RECLAMOS Y SUGERENCIAS

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	ARI-CAL-P-001
	Vigencia	**:**	PSP2.
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03-A
	Total de Páginas	**:**	9

Original ARI-CAL-P-001

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Junio 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Junio 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Obsoleta, por observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03-A (una vez aprobado quedará como revisión 03)	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal.	Junio 2023
01 (copia)	Archivo SCAA.	Junio 2023

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. REFERENCIAS 4

5. DEFINICIONES 5

6. DESCRIPCIÓN 5

6.1. CANALES DE RECEPCIÓN 5

6.2. INGRESO DE LAS CRS A LA BASE DE DATOS 5

6.3. TRATAMIENTO DE LAS CRS 6

6.4. PLAZOS Y METODOLOGÍA PARA RESPONDER A LAS CRS 7

6.5. INFORMACIÓN DE LA CRS A LA INSPECCIÓN FISCAL 8

7. REGISTROS 8

8. ANEXOS 9

1. OBJETIVO

El presente documento se enmarca dentro de lo establecido en el artículo 1.9.18 de las Bases de Licitación que regulan el Contrato de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, y tiene como objetivo el establecer las directrices mediante las cuales la Sociedad Concesionaria gestionará el tratamiento de las Consultas, Reclamos y/o Sugerencias recibidas por parte de los usuarios.

2. ALCANCE

El presente documento abarca todas las consultas, reclamos y/o sugerencias recibidas durante la vigencia del Contrato de Concesión, a partir de la PSP2.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente General

- Revisar, aprobar y conocer el presente documento en su totalidad.
- Velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento.
- Ser partícipe activo en la gestión de las Consultas, Reclamos y/o Sugerencias.

3.2. Gerente de Operaciones

- Elaborar, revisar y conocer el presente documento en su totalidad.
- Velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento.
- Ser partícipe activo en la gestión de las Consultas, Reclamos y/o Sugerencias.
- Administrar la información resultante del presente procedimiento.
- Informar a la Inspección Fiscal, según lo especifique el presente documento.

3.3. Personal de Atención al Público (Informaciones)

- Conocer el presente documento en su totalidad.
- Facilitar el formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, cada vez que algún usuario lo solicite.
- Atender y registrar las Consultas, Reclamos y/o Sugerencias recibidas vía telefónica *(call center)*

4. REFERENCIAS

4.1. **Bases de Licitación** : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

5. DEFINICIONES

5.1. **BALI** : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

5.2. **CRS** : Consulta, reclamo y/o sugerencia.

5.3. **IF** : Inspector Fiscal o Inspección Fiscal, según corresponda.

5.4. **SCAA** : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

5.5. **Usuario** : Toda aquella persona que interactúa dentro de la obra denominada Aeropuerto.

6. DESCRIPCIÓN

6.1. Canales de Recepción

Las CRS podrán ser recepcionadas por cualquiera de los siguientes canales:

a. En el mesón de atención del público, por medio del Formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias dispuesto por la Sociedad Concesionaria.

b. Vía telefónica (*call center*), a través del personal del Centro de Atención del Usuario de la Sociedad Concesionaria (número +56 58 221 34 16).

c. Mediante carta certificada dirigida al Centro de Atención del Usuario, al domicilio de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A., debidamente firmada por el usuario remitente.

d. Mediante correo electrónico dirigido al Centro de Atención del Usuario (e-mail: informaciones@aeropuertoarica.cl).

e. A través del sitio *web* administrado por la Sociedad Concesionaria (sitio Web: www.aeropuertoarica.cl).

6.2. Ingreso de las CRS a la Base de Datos

6.2.1. Las CRS, independiente del canal a través del cual hayan sido recepcionadas, serán ingresados a la base de datos de consultas, reclamos y/o sugerencias (“Base de Datos CRS SCAA”).

6.2.2. Si la CRS se recibe vía telefónica, quien la atienda realizará una transcripción escrita de la llamada, identificando al usuario, información del contacto y de la Consulta, Reclamo y/o Sugerencia que desee realizar. Tras lo anterior, se remitirá dicha información a la Gerencia de Operaciones de la Sociedad Concesionaria, quienes gestionarán su ingreso en la base de datos indicada en el punto anterior.

6.3. **Tratamiento de las CRS**

El tratamiento de las CRS seguirá las siguientes etapas:

a. Se recibe la CRS por alguno de los canales señalados en el ítem 6.1 del presente documento.

b. Se ingresa la CRS a la base de datos de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, de acuerdo a lo indicado en el ítem 6.2 del presente documento.

c. Luego de recibida la CRS e ingresada en la base de datos, la Sociedad Concesionaria deberá dilucidar claramente la naturaleza u origen de lo observado, de tal manera de poder dar curso a la respectiva respuesta, ya sea de forma automática o bien derivándolo hacia el Servicio pertinente, a través de una carta y/o correo electrónico conductor que contenga la siguiente información:

   i. Remitente.
   ii. Destinatario.
   iii. Fecha de emisión.
   iv. Tipo de CRS (consulta, reclamo o sugerencia).
   v. Número de folio asignado por la Sociedad Concesionaria, para efectos administrativos.
   vi. Fecha de recepción de la CRS.
   vii. Canal de recepción de la CRS.
   viii. Nombre e información de contacto del usuario afectado.
   ix. Motivo de la CRS.
   x. Solicitud de pronunciamiento y medidas adoptadas (si corresponde).
   xi. Una copia de la CRS asociado.

d. Según la información contenida en la CRS, la Sociedad Concesionaria clasificará este último utilizando los siguientes parámetros:

   i. Tipo de CRS (Consulta, Reclamo o Sugerencia).
   ii. Destinatario y/o responsable.

e. Las Sugerencias serán ingresadas en la base de datos, comunicándole al usuario que éstas han sido recibidas en forma correcta e indicándole el número de folio asignado internamente para efectos administrativos. En paralelo a anterior, estas serán derivadas a la unidad correspondiente, con el objeto de que sean consideradas, proporcionando un *feedback*.

   Por otra parte, las Consultas y/o Reclamos recibidos, una vez ingresados a dicha base de datos y previa clasificación de los mismos, serán derivados a la unidad correspondiente, para su posterior

tratamiento, de acuerdo a los plazos y metodologías establecidas en el punto 6.4 del presente documento.

6.4. **Plazos y Metodología para responder a las CRS**

6.4.1. Cuando la Sociedad Concesionaria asuma de manera autónoma la resolución de la CRS ingresada, ésta contará con un plazo no mayor a 20 días respecto a la fecha de su recepción, para emitir una respuesta al usuario sobre la recepción del mismo y las medidas adoptadas (si aplica). Esta respuesta será emitida por el Gerente de Operaciones y/o quien éste designe, prioritariamente vía de correo electrónico al usuario afectado (siempre que se disponga de la información necesaria) e incluyendo la siguiente información:

i. Remitente.
ii. Destinatario.
iii. Tipo de CRS (consulta, reclamo o sugerencia).
iv. Número de folio asignado por la Sociedad Concesionaria, para efectos administrativos.
v. Fecha de recepción de la CRS.
vi. Canal de recepción de la CRS.
vii. Motivo de la CRS.
viii. Medidas adoptadas (si corresponde).
ix. Una copia de la CRS asociada.

De no ser posible emitir una respuesta vía correo electrónico, serán las siguientes modalidades (ordenadas en orden prioritario descendente) mediante las cuales la información antes enumerada le será comunicando al usuario en cuestión:

i. Vía correspondencia (siempre que esté disponible la información necesaria).
ii. Vía telefónica (siempre que esté disponible la información necesaria).

Para el caso de las CRS recibidas durante los últimos 10 días de cada mes, el plazo para generar su respuesta no podrá superar el día 10 del mes siguiente, de modo de poder emitir oportunamente el Informe de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, señalado en el artículo 1.8.2.5 letra d) de las BALI.

6.4.2. Si la CRS recibida estuviese dirigida a la DGAC o a algún otro Organismo Público, la Sociedad Concesionaria la derivará a quien corresponda, siguiendo el procedimiento indicado en el ítem 6.3 del presente Procedimiento. Se solicitará al destinatario proceder de acuerdo a su respectivo procedimiento OIRS, a fin de que pueda responder al emisor de la CRS. De lo anterior la Sociedad Concesionaria informará al usuario, según el plazo y la metodología indicados en el ítem 6.4.1 del presente documento.

6.4.3. Si la CRS recibida estuviese dirigida a líneas aéreas, la Sociedad Concesionaria la derivará a quien corresponda, siguiendo el procedimiento indicado en el ítem 6.3 del presente Procedimiento. Se solicitará al destinatario proceder de acuerdo con su respectivo procedimiento servicio al cliente, a fin de que pueda responder al emisor de la CRS. De lo anterior la Sociedad Concesionaria informará al usuario, según el plazo y la metodología indicados en el ítem 6.4.1 del presente documento.

6.4.4. Cuando la CRS esté dirigida a alguna de las subconcesiones, la Sociedad Concesionaria les derivará una copia de esta, acompañado de una carta y/o correo electrónico conductor, dirigida al representante legal del servicio en cuestión (o a quien lo represente), solicitándole una respuesta formal dentro de los siguientes 7 días hábiles desde la emisión de la solicitud. Una vez recibida dicha respuesta, será el Gerente de Operaciones de la Concesión y/o quien éste designe, el encargado de remitirla al usuario afectado dentro de los plazos y metodología indicada en el punto 6.4.1 del presente documento.

6.5. Información de la CRS a la Inspección Fiscal

6.5.1. Dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al periodo a informar, y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 1.8.2.5 letra d) de las BALI, la Sociedad Concesionaria emitirá un Informe mensual de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias, identificando para cada CRS recibida lo siguiente:

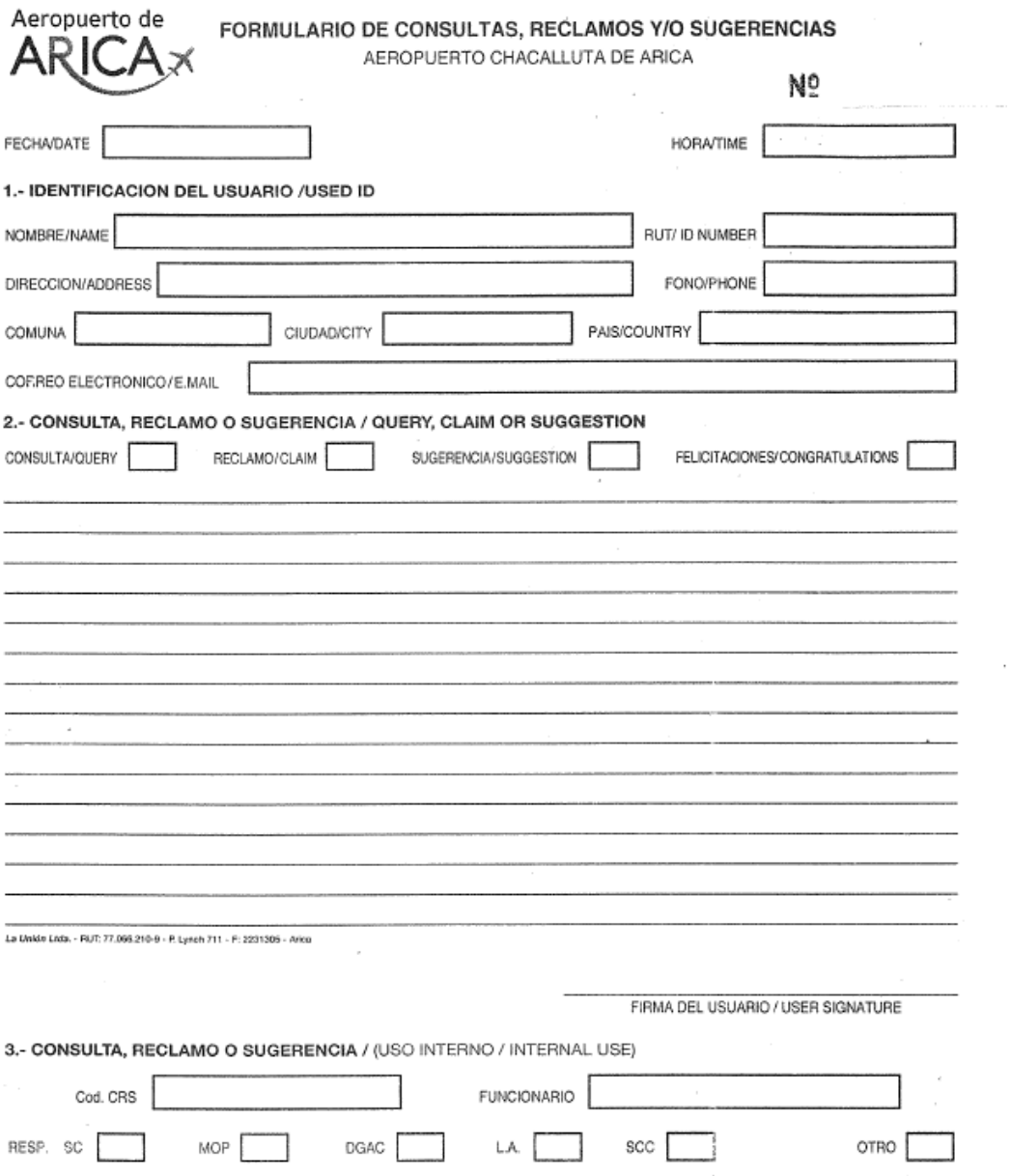
i. Tipo de CRS (consulta, reclamo o sugerencia).
ii. Número de folio asignado por la Sociedad Concesionaria, para efectos administrativos.
iii. Fecha de recepción de la CRS.
iv. Canal de recepción de la CRS.
v. Nombre e información de contacto del usuario afectado.
vi. Motivo de la CRS.
vii. Respuesta(s) y medidas adoptadas (si corresponde).
viii. Una copia de la CRS asociada.
ix. Estado de la CRS, identificando si su estado es:
    a. Abierto: Aún quedan ítems pendientes asociados a las medidas adoptadas y/o a la respuesta satisfactoria al usuario.
    b. Cerrado: No existen ítems pendientes asociados a las medidas adoptadas y/o a la respuesta satisfactoria al usuario.

7. REGISTROS

Como registro asociado al presente Procedimiento se dispondrán los Informes mensuales de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias que se generen durante el periodo de Concesión.

8. ANEXOS

ANEXO 01: Formulario de Consultas, Reclamos y/o Sugerencias (formato referencial).



Aeropuerto de ARICA

FORMULARIO DE CONSULTAS, RECLAMOS Y/O SUGERENCIAS

AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

Nº

FECHA/DATE HORA/TIME

1.- IDENTIFICACION DEL USUARIO /USED ID

NOMBRE/NAME RUT/ ID NUMBER

DIRECCION/ADDRESS FONO/PHONE

COMUNA CIUDAD/CITY PAIS/COUNTRY

CORREO ELECTRONICO/E.MAIL

2.- CONSULTA, RECLAMO O SUGERENCIA / QUERY, CLAIM OR SUGGESTION

CONSULTA/QUERY RECLAMO/CLAIM SUGERENCIA/SUGGESTION FELICITACIONES/CONGRATULATIONS

La Unión Ltda. - RUT: 77.066.210-9 - P. Lynch 711 - F: 2231305 - Arica

FIRMA DEL USUARIO / USER SIGNATURE

3.- CONSULTA, RECLAMO O SUGERENCIA / (USO INTERNO / INTERNAL USE)

Cod. CRS FUNCIONARIO

RESP. SC MOP DGAC L.A. SCC OTRO

ANEXO 19

MANUAL PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS

MANUAL PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	MELCO-SCAA
	Vigencia	**:**	PSP2 (Una vez aprobado).
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03
	Total de Páginas	**:**	22

Original MELCO-SCAA
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Mayo 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Mayo 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Mayo 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia/Aprobación*
01	Obs. En ORD.IFC.ARI N° 075-2019
02	Aprobado vía ORD. IFC. ARI N°113/2019, del 13.08.2019.-
03-A	Observada mediante ORD. IF CE N°2259/2023, recibido el 11.05.23.-
03-B (una vez aprobado quedará como revisión 03)	IF indica no tener observaciones a la propuesta, según su ORD. IF CE N°2263/2023, del 12.05.23.-
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal.	Mayo 2023
01 (copia)	Archivo SCAA.	Mayo 2023

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 4

2. GENERALIDADES 4

3. LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS ENTREGADOS EN SUBCONCESIÓN 5

4. UTILIZACIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y/U OFICINAS ENTREGADOS EN SUBCONCESIÓN 8

5. ÁREAS DE CIRCULACIÓN DE USO GENERAL 13

6. DEL LOCAL COMERCIAL Y/U OFICINA ENTREGADO EN SUBCONCESIÓN 14

7. PRECIO DE LA SUBCONCESIÓN 14

8. FISCALIZACIÓN DEL PRECIO DE LA SUBCONCESIÓN EN BASE A LA FACTURACIÓN NETA 16

9. MODALIDAD DE PAGO DEL PRECIO 17

10. VIGENCIA DE LOS CONTRATOS 18

11. OBLIGACIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN 18

12. GARANTÍAS 19

13. CESIÓN POR PARTE DEL SUBCONCESIONARIO DE LOS DERECHOS EMANADOS DEL CONTRATO 20

14. QUEJAS Y RECLAMOS DE LOS CLIENTES 20

15. INCUMPLIMIENTO DEL SUBCONCESIONARIO 21

16. DEUDAS DE LOS SUBCONCESIONARIOS 22

17. ARBITRAJE 22

18. PERSONERIAS: 22

1. INTRODUCCIÓN

El presente Manual para la Explotación de locales comerciales y oficinas, en adelante el "Manual", tiene como finalidad establecer las condiciones bajo las cuales los subconcesionarios deben prestar y explotar sus respectivos locales y/u oficinas en las dependencias dentro del área de concesión, de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica". Es importante destacar que los procedimientos y condiciones establecidos en el presente documento corresponden a un anexo del contrato celebrado entre la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica, en adelante "SCAA" y sus subconcesionarios respectivos, el cual es de cumplimiento obligatorio por parte de estos últimos.

2. GENERALIDADES

La Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. es una sociedad anónima, titular de la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica" (el "Aeropuerto"), según consta en el Decreto Supremos MOP N°11, de fecha 4 de febrero de 2019 y publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de marzo del mismo año, por el sistema establecido en el artículo 87 del Decreto Supremo MOP N°294 de 1984 y de conformidad con el Decreto N°900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas (Ley de Concesiones), para la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar las áreas de servicio que se convengan.

Para cumplir con el alcance y objeto de la concesión, la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. debe prestar servicios a los usuarios del Aeropuerto, cumpliendo con Niveles de Servicio mínimos vinculados con la Legislación del país, Bases de Licitación del Contrato de Concesión, Reglamento de Servicio de la Obra y Manual de Operaciones vigente.

Los inmuebles, locales y/o espacios del área de concesión del Aeropuerto son bienes fiscales y serán destinados mediante subconcesiones a las finalidades comerciales establecidas en los contratos de subconcesión y en el plano general de distribución de actividades. Entre éstas sólo serán admitidas aquellas caracterizadas por la adopción de las mejoras técnicas de comercialización, de prestación de servicios, de administración y de funcionamiento propios del terminal de pasajeros, de carga, accesos y áreas de servicios en plataforma.

En caso de existir discrepancias entre lo dispuesto en este Manual y las cláusulas o condiciones de algún contrato de subconcesión, prevalecerán las de este Manual. Excepcionalmente, las modificaciones, cláusulas nuevas, especiales o excepcionales incluidas en los contratos específicos de

subconcesión y no previstas en este Manual serán válidas si los contratos fueran firmados en conjunto por la declarante con indicación expresa de las cláusulas generales suprimidas o modificadas.

Todas las disposiciones y normas enunciadas en este Manual se aplicarán a los subconcesionarios de los locales comerciales y oficinas entregados en subconcesión.

3. LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS ENTREGADOS EN SUBCONCESIÓN

El subconcesionario deberá presentar a SCAA, para el examen y aprobación escrita de esta última, con a lo menos 30 (treinta) días de anticipación a la fecha de entrega efectiva del local comercial u oficina, todos los proyectos relativos a las instalaciones comerciales, letreros luminosos y decoración, elaborados por personal idóneo y conteniendo como mínimo la información indicada en el Manual para la Construcción de Locales Comerciales y Oficinas. El retardo o mora en la presentación de alguno de los proyectos señalados en este punto devengará a favor de SCAA una multa establecida en cada contrato celebrado.

SCAA revisará los antecedentes y formulará nuevas exigencias si lo estima pertinente, en el plazo de 30 (treinta) días, prorrogables con motivo justificado, a contar de la recepción de los documentos. Si SCAA no formula exigencia alguna dentro de los plazos pactados, los referidos proyectos se considerarán automáticamente aprobados.

A fin de preservar un control general y único sobre todas las obras realizadas, así como para garantizar el inicio de las operaciones comerciales de los subconcesionarios en los plazos previstos en los respectivos contratos y/o en este Manual, SCAA se reserva el derecho de fiscalizar las obras ejecutadas por las empresas contratistas y subcontratistas designadas por los subconcesionarios, pudiendo pedir la sustitución de cualquiera que a su juicio considere que técnicamente no es idónea o calificada para la realización de los trabajos encomendados. Todas las obras que, de acuerdo con lo que aquí se establece deben realizar los subconcesionarios y, en general, cualquier mejora, transformación o instalación sólo podrá ser ejecutada por contratistas o profesionales aprobados previamente por SCAA.

Los locales comerciales u oficinas entregados en subconcesión por SCAA se ceñirán estrictamente a las medidas, superficies y localización indicadas en los planos que se anexan a dicho contrato. Cuando fuere entregado en subconcesión un local comercial u oficina con características, superficie o medidas diferentes de aquellas indicadas en los planos referidos en el párrafo anterior, deberá elaborarse un plano específico que, firmado por las partes, formará parta integrante del respectivo contrato. Idéntico

procedimiento será necesario si el subconcesionario pretende realizar cualquier obra, remodelación o modificación, incluso cambios en la decoración del local comercial u oficina, durante la vigencia del contrato de subconcesión.

Tan pronto se efectúe la entrega material del local comercial u oficina, el subconcesionario deberá a su entero cargo, costo y responsabilidad iniciar las obras pertinentes de instalación, terminación y decoración. Estas obras serán de entero cargo del subconcesionario y deberán estar terminadas dentro de los veinte (20) días siguientes a la fecha de entrega, prorrogables bajo expresa autorización de SCAA y por motivos justificados.

Con posterioridad a la terminación de los trabajos referidos en el párrafo precedente, los trabajos de cualquier tipo que realice el subconcesionario deberán ser siempre previamente autorizados por SCAA.

Si en el transcurso de la explotación de la obra eventualmente existieran áreas desocupadas o no aprovechadas en virtud de modificaciones de la distribución original de los espacios susceptibles de ser arrendados, y con la finalidad de optimizar el funcionamiento del terminal de pasajeros, la Sociedad Concesionaria podrá según su único y exclusivo criterio, incorporar tales áreas enteras o divididas a los locales comerciales y/u oficinas ya dados en subconcesión, de tal modo que jamás existan espacios inútiles en el área concesionada.

La superficie asignada a cada local comercial y/u oficina se tendrá como definitiva, si no fuere alterada en más de un 5% (cinco por ciento); pero si tal alteración sobrepasara la superficie inicial desde un valor mayor al 5% (cinco por ciento) y hasta un 10% (diez por ciento), la renta de subconcesión y los otros pagos derivados del contrato, serán ajustados a sus valores reales. Finalmente, si las incorporaciones referidas fueran superiores al 10% (diez por ciento) de las superficies brutas originalmente arrendadas, los subconcesionarios tendrán la facultad de pedir a la Concesionaria el término del contrato.

Las normas contenidas en los párrafos precedentes serán aplicables a variaciones en las superficies brutas de los locales comerciales y/u oficinas, en cualquier momento durante la vigencia del contrato de subconcesión.

SCAA se reserva el derecho de introducir modificaciones en los exteriores de los locales comerciales y/u oficinas.

Las exigencias formuladas por SCAA durante la vigencia del contrato de subconcesión deberán ser cumplidas por los subconcesionarios en la forma y plazo que indique SCAA.

Cualquier obra o modificación a introducir por el subconcesionario deberá contar con la autorización escrita de SCAA, previa aprobación del Inspector Fiscal del Aeropuerto, y se realizará en los términos y condiciones señaladas en los párrafos precedentes. Las obras de cualquier tipo serán ejecutadas por empresas que deberán someterse a la aprobación de SCAA, en conformidad a los proyectos presentados

Los subconcesionarios se obligan a respetar las siguientes disposiciones y asumir íntegramente los costos, gastos o desembolsos necesarios para la instalación de su local comercial y/u oficina:

a. Permitir libre acceso a la obra de los fiscalizadores de SCAA o Inspección Fiscal cuando ésta así lo requiera, además de atender a las demandas de información de la Concesionaria que digan relación con las ventas, servicios o actividades desarrolladas.
b. Designar una persona que será quien maneje y mantenga las relaciones con SCAA y el personal de esta última, especialmente en lo que dice relación con la fiscalización que SCAA realizará.
c. Respetar los lugares indicados por SCAA para depósitos de materiales destinados a las obras o a sus instalaciones.
d. No interferir, perjudicar, perturbar y/o retardar los trabajos de SCAA o de otros subconcesionarios en los locales comerciales y/u oficinas subconcesionados.
e. Pagar íntegra y oportunamente a sus contratistas o proveedores el precio total debido por el trabajo efectuado en los locales comerciales y/u oficinas, incluidos el equipamiento, las instalaciones y arreglos ejecutados por el subconcesionario o sus mandatarios, de manera que las mejoras o inversiones hechas en las instalaciones subconcesionadas no sean en ningún momento objeto de embargo o litigio.
f. Respetar las disposiciones de las autoridades administrativas competentes.
g. Informar a SCAA el horario de trabajo en las obras de instalación de su local comercial y/u oficina, respetando las limitaciones legales y asumiendo la responsabilidad exclusiva por eventuales infracciones.
h. Identificar al personal que trabajará en la obra, en la forma y oportunidad que disponga SCAA.
i. Indemnizar todos los daños causados por el subconcesionario, su personal, sus contratistas y subcontratistas a la propiedad de los bienes de la Concesionaria o de terceros.

j. Ejecutar como cierre de la obra de instalación o modificación, una pared de cierro de acuerdo con el modelo que deberá ser aprobado previamente por SCAA.

k. Asumir íntegra y exclusiva responsabilidad por la custodia de los materiales y herramientas utilizadas en la obra, y por las acciones u omisiones de sus empleados o contratistas que provocaren daños o perjuicios a SCAA o a terceros, debiendo contratar por su propia cuenta los seguros necesarios.

l. Efectuar el pago de gastos de agua, electricidad y cualquier otro gasto incurrido durante la instalación, así como cualquier servicio que tenga que ser necesariamente proporcionado al subconcesionario por SCAA.

m. Cumplir íntegra y oportunamente con las obligaciones laborales y previsionales correspondientes. El subconcesionario será directamente responsable de todo conflicto que se produzca entre ella y los trabajadores a su cargo. SCAA no será responsable ni intervendrá en ningún conflicto de esta naturaleza, en atención a que SCAA no tiene ni tendrá vínculo laboral ni jurídico alguno con esos trabajadores. Sin embargo, sí podrá exigir los documentos que permitan verificar su cumplimiento.

El incumplimiento por parte del subconcesionario de sus obligaciones, en la forma y plazo establecidos en éste capítulo, dará derecho a SCAA para ejercer los derechos que la ley, el contrato de subconcesión y este Manual le confieren.

Al término del contrato de subconcesión, por cualquier causa, quedarán a beneficio de SCAA todas las instalaciones, mejoras o transformaciones, incluidas las decoraciones, hechas por los subconcesionarios en los locales comerciales y/u oficinas y en las áreas comunes que consistan en inmuebles por adherencia, sin derecho a indemnización o compensación alguna, salvo que ellas puedan ser retiradas sin causar detrimento a la propiedad o que el subconcesionario haga las reparaciones que tales retiros ocasionen, restituyendo el inmueble en las condiciones en que le fue entregado.

4. UTILIZACIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y/U OFICINAS ENTREGADOS EN SUBCONCESIÓN

Los locales comerciales y/u oficinas serán destinados exclusivamente al desarrollo de las actividades previstas en los respectivos contratos de subconcesión. Ninguno de los subconcesionarios podrá usar o permitir la utilización, ni siquiera gratuitamente, del local comercial y/u oficina, o parte de ellos, para fines diversos a los señalados en el contrato de subconcesión, salvo autorización previa y por escrito de SCAA.

Será obligación de los subconcesionarios obtener a su entero cargo, costo y responsabilidad, y mantener durante toda la vigencia de sus contratos de subconcesión todas las patentes administrativas, municipales y sanitarias, según el caso, y otras autorizaciones legales que sean necesarias para desarrollar las actividades comerciales o de servicios establecidas en los contratos.

Queda prohibido al subconcesionario ejercer actividades, aunque sean esporádicas, que puedan dañar las instalaciones del Terminal de Pasajeros o las partes comunes del entorno, los respectivos inmuebles, locales, espacios u oficinas, o que sean perjudiciales a la seguridad y al patrimonio de los demás subconcesionarios. SCAA y los subconcesionarios no podrán producir ni permitir que se produzcan olores nocivos, molestos u ofensivos, fermentaciones o gases, humaredas, polvo, vapores o ruidos fuertes y molestos, sonidos o vibraciones originadas o emitidas en los inmuebles, locales, espacios u oficinas.

Los subconcesionarios velarán para que sus empleados, representantes y clientes, cumplan con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Los ingresos y salidas de cualquier tipo de mercaderías o insumos, deberán efectuarse en conformidad con las normas expuestas en el punto 5 del presente documento.

Los subconcesionarios, sus dependientes, funcionarios y representantes, sean cuales fueren las razones, no podrán realizar actos que estén reñidos con la moral, el orden público y las buenas costumbres o con los reglamentos y normas adoptados por SCAA o las autoridades competentes.

Los subconcesionarios se obligan a cumplir fielmente los horarios establecidos por SCAA, para las actividades comerciales o de servicios establecidas en los respectivos contratos de subconcesión.

Los subconcesionarios deberán mantener ininterrumpidamente sus locales comerciales, y/u oficinas, en perfecto estado de conservación, seguridad, higiene y aseo; inclusive en lo que se refiere a los accesos, áreas comunes, vidrios, marcos, vitrinas, fachadas, divisiones interiores, puertas, accesorios, equipos, instalaciones, iluminación y ventilación. Para el cumplimiento de este objetivo, SCAA podrá requerir a cada subconcesionario la adopción de las medidas que estime conducentes al efecto, las que deberán ser cumplidas por los subconcesionarios dentro de los 2 (dos) días siguientes a la fecha en que tales exigencias le sean formuladas por SCAA, quien tendrá la facultad de exigir los cambios que estime pertinentes en los trabajos y obras realizadas por los subconcesionarios, cuando dichas obras no resulten adecuadas a juicio de SCAA. Esta norma será especialmente aplicable respecto de los proyectos de diseño físico del local u oficina, especificaciones de materiales, la iluminación, los

letreros luminosos, las vitrinas, la decoración interior, etcétera. La basura será embalada por los subconcesionarios en bolsas plásticas de resistencia adecuada, de manera de facilitar su transporte, el que será efectuado por el personal del respectivo subconcesionario hasta los depósitos de basuras, quedando estrictamente prohibida su quema o incineración, así como su lanzamiento a los basureros de las áreas comunes. Los subconcesionarios deberán enviar la basura a los depósitos diariamente, en los horarios de menor afluencia de público, los cuales serán señalados por SCAA a los subconcesionarios. Cualquier remoción de basura fuera de estos horarios, solamente será permitida mediante previa y expresa autorización de SCAA.

Si el subconcesionario no diere cumplimiento a lo estipulado en el párrafo precedente, SCAA podrá realizar, sin que esté obligada a hacerlo, cualquiera de los servicios enumerados en el párrafo anterior, cuyo costo integral será asumido por los subconcesionarios que de ellos se beneficiaren, y que será recargado en la factura que SCAA emita para el pago del precio o renta de subconcesión del mes siguiente.

Los subconcesionarios serán responsables por todos los daños y perjuicios causador por sí, sus dependientes, empresas proveedoras, contratistas o subcontratistas, representantes y funcionarios a los locales comerciales y/u oficinas, a las personas y terceros en general. Serán especialmente responsables respecto de sus clientes y pasajeros dentro del local comercial y/u oficina, siendo de su entero cargo y responsabilidad el costo integral de los gastos necesarios para los arreglos, reparaciones o transformaciones, sin perjuicio de cubrir también las pérdidas y daños derivados de los actos lesivos al patrimonio ajeno y a las personas.

Las instalaciones especiales en los locales comerciales y/u oficinas, que pretendan realizar los subconcesionarios, cualesquiera que sean, dependerán de previa aprobación de SCAA.

A partir de la fecha de inicio de las operaciones comerciales o de servicios ningún local comercial, salvo autorización expresa del concesionario, podrá permanecer cerrado, sea cual fuere el motivo, causa o fundamento, a menos que esté autorizado por el Inspector Fiscal, por motivos probadamente de fuerza mayor. Si ello ocurre, se producirá el término inmediato del contrato de subconcesión.

El subconcesionario no ejecutará acciones que dañen el entorno o medio ambiente, evitando las actividades que contaminen con malos olores, contaminación acústica, visual o por otro medio.

El subconcesionario debe cumplir las disposiciones que emanen de la autoridad aeroportuaria, especialmente en lo relacionado con el Programa de Seguridad Aeroportuaria, el Plan de Emergencia

del Aeropuerto y el transporte, almacenaje y manipulación de mercaderías catalogadas como peligrosas según las normas dictadas por la autoridad aeronáutica nacional.

En caso alguno podrán los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales destinarse a la venta de artículos usados o de segunda selección, salvo cuando ello contribuya a dar valor adicional al producto o cuando sea un elemento de su naturaleza, como por ejemplo, obras u objetos de arte o antigüedades.

Los subconcesionarios solamente podrán almacenar, guardar y mantener en stock artículos, productos o mercaderías destinadas a ser comercializadas o usadas en los inmuebles, locales, espacios u oficinas entregados en subconcesión.

Los subconcesionarios no podrán instalar o depositar en sus inmuebles, locales, espacios u oficinas, sin previo consentimiento expreso de SCAA, maquinaria, equipo, artículo o mercadería alguna que, debido a su peso, naturaleza, tamaño, forma, dimensión, peligrosidad u operación, pueda causar daño o que sobrepasen la carga útil o accidental de kilos por metro cuadrado o que provengan de vibraciones perjudiciales a la estructura de la edificación.

Los subconcesionarios que instalaren en sus inmuebles, locales, espacios u oficinas uno o más alto parlantes, pantallas de televisión, equipos de sonido o equipos de cualquier tipo que emitan ruidos o sonidos, los utilizarán de manera que no molesten a los inmuebles, locales u oficinas vecinas y no puedan ser escuchados fuera de los inmuebles donde fueren instalados. En todo caso no podrá hacerse instalación alguna de esa índole por los subconcesionarios en las áreas comunes.

SCAA podrá, siempre que lo estime conveniente, inspeccionar el local comercial u oficina subconcesionada a fin de verificar si el subconcesionario está cumpliendo todas las obligaciones derivadas de la subconcesión. Al término de la subconcesión, el subconcesionario estará obligado a entregar el local comercial u oficina a SCAA, a fin de que esta verifique su estado, en lo que concierne a la conservación y funcionamiento del mismo y de los equipos e instalaciones existentes en él. Mientras no se efectúe la entrega del local comercial u oficina a SCAA totalmente desocupado, con excepción de aquellas instalaciones que son de propiedad de SCAA, responderá el subconcesionario por el cumplimiento de todas las obligaciones relacionadas con el local comercial y/u oficina, en lo que se refiere al precio de la subconcesión, impuestos, gastos comunes y demás pagos que tengan su origen en circunstancias derivadas del contrato, sin perjuicio de la obligación de resarcir eventuales daños emergentes, lucros cesantes o perjuicios de cualquier índole a que hubiere lugar.

SCAA, en cualquier momento durante la vigencia del contrato de subconcesión, tendrá el derecho de ingresar a los locales comerciales u oficinas, sea para mostrarlos a eventuales interesados en futuras subconcesiones, sea para realizar, por motivos de orden técnico, reparaciones o modificaciones en las instalaciones en general, sea para constatar el cumplimiento por parte de los subconcesionarios de cualquiera de las estipulaciones contenidas en este Manual o en el contrato de subconcesión o sus anexos. Dentro de estas facultades SCAA, o la empresa que esta designe, podrá ingresar a los locales comerciales u oficinas subconcesionadas, a fin de verificar las condiciones de higiene, limpieza y seguridad correspondientes a un local de primer nivel, y efectuar desinfecciones, fumigaciones, reparaciones, si fuere necesario, sin perjuicio de otras atribuciones o facultades de SCAA.

Los subconcesionarios que en su inmueble, local, espacio u oficina, produzcan, elaboren, envasen, almacenen, distribuyan, expendan y consuman alimentos, deberán cumplir con las normas establecidas en el Código Sanitario y el Reglamento Sanitario de alimentos, y en las normas legales y reglamentarias que las modifiquen y/o complementen y en especial cumplir las siguientes disposiciones:

a. Deberán extremar las precauciones referidas a higiene del local comercial y de todos aquellos elementos que puedan representar un riesgo potencial a la salud y a la seguridad de terceros.
b. Tomar todos los recaudos y providencias necesarias respecto de la calidad y conservación de los productos destinados al consumo de los clientes.
c. Los subconcesionarios que exploten el servicio de alimentación y bebidas en local restaurant, deberán disponer de personal especial que maneje dinero, el que no podrá tener contacto con el expendio a público o elaboración de alimentos. Teniendo presente el riesgo potencial que el incumplimiento de estas obligaciones importan para el conjunto de los subconcesionarios y clientes, el subconcesionario autoriza a SCAA, en forma irrevocable, a ingresar al inmueble o espacio subconcesionado, para efectuar aquellas tareas, reparaciones o limpieza que corresponda, si el subconcesionario no cumple con tales obligaciones dentro del plazo que SCAA hubiere establecido. En caso que el subconcesionario no efectúe o no permita la realización de las reparaciones, exámenes o limpiezas correspondientes, SCAA estará autorizada irrevocablemente para impedir el acceso de la subconcesionaria y de su personal al inmueble o espacio, quedando facultada además, para llevar a cabo las reparaciones, exámenes y limpiezas urgentes que la situación aconseje y amerite, mediante la fractura de las vías de acceso, lo que hará en este último caso, acompañado de un notario público que certifique las actuaciones que desarrolle SCAA. Todos los costos, gastos e indemnizaciones que se devenguen con ocasión o a consecuencia de las

intervención de SCAA, serán de cargo exclusivo del subconcesionario, sin perjuicio del resto de las obligaciones que son de cargo del subconcesionario, y sin perjuicio de la facultad de SCAA para declarar terminado *ipso facto* el contrato de subconcesión, sin derecho a indemnización alguna para el subconcesionario. En modo alguno cesará la obligación del subconcesionario de continuar pagando oportunamente el precio de la subconcesión pactada en el respectivo contrato. En caso que la autoridad sanitaria ordene la clausura del local comercial, este hecho no eximirá al subconcesionario del pago del precio de la subconcesión, sin perjuicio de la facultad de SCAA de poner término ipso facto el contrato de subconcesión por este motivo, sin derecho a indemnización alguna para el subconcesionario.

5. ÁREAS DE CIRCULACIÓN DE USO GENERAL

Todas las superficies, áreas, dependencias e instalaciones de uso común, cualquiera que sea su naturaleza, destinadas en general a los subconcesionarios, sus dependientes, funcionarios, representantes, agentes, pasajeros, clientes y público en general estarán siempre sujetas al control, disciplina y administración exclusiva de SCAA o de quien éste determine. Por "superficies o áreas comunes" se entenderá lo siguiente:

- Áreas de circulación para pasajeros, usuarios y/o clientes: los corredores, pasillos, escalas, baños, accesos a estacionamientos, estacionamientos, jardines y paseos.
- Áreas de circulación de servicios: las áreas destinadas a la provisión de mercaderías, insumos, repuestos, materiales, retiro de basura, bodegas, espacios de equipos y medidores, etc.

La carga y descarga de productos, mercaderías, insumos, etc., sólo se podrá realizar a través de las entradas de los inmuebles, locales, espacios u oficinas y en los horarios que SCAA determine. El ingreso de mercadería a las áreas restringidas del terminal, serán aquellas dispuestas por la DGAC.

Toda basura, desecho y/o sobras deberán ser depositados en los lugares y en la forma que la Sociedad Concesionaria determine.

Las áreas de circulación próximas a los locales comerciales y/u oficinas, deberán ser conservadas limpias y sin obstrucciones por los subconcesionarios, sus empleados y representantes. Queda prohibida cualquier práctica o actividad que provoque excesiva concentración de personas o tumulto, sin previa autorización expresa de SCAA.

Queda prohibida la colocación de antenas u otras instalaciones similares en las paredes exteriores de los inmuebles, locales, espacios u oficinas sin autorización previa y escrita de SCAA. La infracción de la prohibición anterior autoriza a SCAA para retirar la antena o instalación irregularmente instalada, a expensas del subconcesionario incumplidor.

Los subconcesionarios no podrán utilizar ninguna de las dependencias del área concesionada a SCAA para promover propuestas comerciales ni distribuir folletos, propaganda o publicidad de cualquier especie, salvo autorización escrita de la Concesionaria y el pago de la tarifa que por ella fuere establecida, a excepción del interior de los locales comerciales y oficinas.

Las áreas de uso general estarán permanentemente bajo el control exclusivo y administración de la SCAA o de quien ésta designe.

6. DEL LOCAL COMERCIAL Y/U OFICINA ENTREGADO EN SUBCONCESIÓN

Cada contrato de subconcesión de local comercial y/u oficina deberá explicitar la superficie (m^2), que ocupará cada subconcesionario para explotar su correspondiente servicio. Además, cada área entregada en subconcesión deberá estar claramente identificada en un plano de planta, el cual deberá formar parte del contrato respectivo.

7. PRECIO DE LA SUBCONCESIÓN

El precio mensual que deberá pagar el subconcesionario dependerá de cada contrato en específico y estará detallado en él. Se deberá informar en ellos los la tarifa por superficie (m^2) o porcentaje de venta considerados.

En caso que la superficie subconcesionada aumente en más de 5% (cinco por ciento) de la prevista en el contrato de subconcesión, los gastos comunes serán reajustados en la misma proporción.

La renta de subconcesión se pagará mes vencido dentro del plazo que se estipule en el contrato.

Para los efectos del cálculo y pago de la renta de subconcesión se entenderá como mes de renta el periodo comprendido desde el primer hasta el último día del mes calendario. En caso de producirse al inicio del contrato un periodo de subconcesión inferior a un mes calendario, éste será calculado en la proporción de ese periodo respecto de un mes completo y pagado conjuntamente con el monto correspondiente al primer mes completo de renta, dentro de los cinco primeros días del mes siguiente.

La única prueba válida del cumplimiento de las obligaciones de pago en dinero por parte de los subconcesionarios será el correspondiente recibo firmado por la declarante o sus representantes autorizados, según corresponda, siendo inadmisible para ese fin la prueba testimonial. El comprobante no hace presumir el pago de los períodos anteriores, y en todo caso, de existir obligaciones pendientes, corresponderá a SCAA la imputación de los pagos parciales efectuados por el subconcesionario.

El criterio adoptado por SCAA para establecer la renta de subconcesión, la forma de cálculo y los plazos fijados para su pago, son condiciones básicas, fundamentales e inmutables, tanto para la celebración del contrato de subconcesión, como para su continuidad.

Si en cualquier tiempo SCAA tolera cualquier mora o incumplimiento y si deja de aplicar al subconcesionario reacio o incumplidor, alguna sanción por la conducta en que haya incurrido, o si le concede plazo adicional para el cumplimiento de una obligación, para realizar actos o conductas que impliquen tolerancia a las faltas o condonación de penas, nada de ello constituirá una renuncia a las cláusulas, obligaciones y condiciones contractuales precedentes, siendo consideradas mera liberalidad de SCAA y de la cual no se origina derecho alguno para los subconcesionarios.

El no ejercicio de un derecho por SCAA no constituirá en caso alguno una renuncia a este derecho, ni un precedente para un suceso ulterior de la misma. SCAA tendrá siempre el derecho de exigir la completa observancia de las estipulaciones y obligaciones, aun cuando hubiere anteriormente tolerado o aceptado el incumplimiento, aunque fuere total, de otro subconcesionario.

Ninguna demora u omisión de cualquiera de las partes contratantes en ejercer cualquier derecho derivado del no cumplimiento o la no ejecución de cualquiera de las normas de este Manual o del contrato de subconcesión, constituirá renuncia a él. Tampoco ninguna circunstancia, ordinaria o extraordinaria, podrá disminuir o alterar el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones de los subconcesionarios emanadas del presente documento. La renuncia de cualquiera de las partes a las convenciones, condiciones o acuerdos no constituirá renuncia ni modificación de otras convenciones, a menos que se estipule expresamente lo contrario.

El incumplimiento por parte de un subconcesionario de cualquiera de sus obligaciones y plazos establecidos en este punto, será considerado para todos los efectos legales, infracción de estipulaciones del contrato de subconcesión, razón por la cual dará derecho a SCAA para ejercer inmediatamente sus derechos, conforme a la ley, el contrato de subconcesión y lo indicado en este Manual.

8. FISCALIZACIÓN DEL PRECIO DE LA SUBCONCESIÓN EN BASE A LA FACTURACIÓN NETA

Los subconcesionarios y todas las personas que efectúan operaciones comerciales en los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales, deberán registrar las ventas en presencia de los clientes, utilizándose para ellos cajas registradoras selladas, dotadas de balances acumulativos, con las características aprobadas por SCAA.

Dentro de los registros y libros aludidos en el párrafo anterior, es esencial lo siguiente:

a. Que las boletas o facturas sean numeradas y con serie.

b. Que los originales de todos los pedidos hechos y encargados, directa o indirectamente en los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales sean hechos por escrito.

c. Que los registros originales que acrediten la devolución de las mercaderías acrediten que fueron efectivamente hechas.

d. Que tengan recibos y otros documentos de mercaderías retiradas en consignación o para la reposición y muestra.

e. Que cuenten con cualquier registro de ventas, que pueda ser examinado por un profesional especializado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas para la fiscalización de ventas.

Lo enunciado en el párrafo anterior abarcará también a los subconcesionarios y ocupantes legítimos de los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales y tendrá sólo carácter ilustrativo, pudiendo por tanto SCAA utilizar cualquier otro medio de fiscalización.

SCAA, sus representantes y auditores tendrán derecho de examinar todos los libros y registros arriba indicados, así como toda y cualquier documentación o registro que permita, a juicio de SCAA, constatar, directa o indirectamente, el monto de la facturación del subconcesionario, donde quiera que dichos antecedentes se encuentren. Asimismo, siempre que lo juzgare necesario, SCAA podrá, a través de sus representantes o personas autorizadas al efecto, hacer revisiones o fiscalizaciones al interior de los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales, para verificar el cumplimiento de sus obligaciones.

La facturación otorgada por SCAA, en relación con el precio de la subconcesión que fueran entregadas por el subconcesionario, en base a sus declaraciones, no impedirá los exámenes y fiscalización arriba aludidas ni la cobranza posterior de las eventuales diferencias.

Mientras se mantenga vigente el contrato de subconcesión, SCAA o cualquiera de sus representantes tendrán libre acceso a todos los documentos o sistemas de control, referentes a la contabilidad de los subconcesionarios y ocupantes legítimos de los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales, aunque éste sea llevado a cabo por terceros.

SCAA podrá, cuando sea necesario, encargar auditorías completas de todos los documentos, registros y libros documentados relacionados o que se refieren en los informes elaborados los subconcesionarios y ocupantes legítimos de los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales.

El pago de las diferencias del precio de la subconcesión eventualmente determinadas, no liberará al subconcesionario u ocupante legítimo, de la responsabilidad contractual o extracontractual derivada de la infracción eventualmente cometida.

La información comercial entregada por los subconcesionarios a SCAA u obtenida por ella de los exámenes de los balances e inventarios, tendrá carácter confidencial y sólo podrán ser utilizadas para el fin previsto en este instrumento. Esto no incluye la información estadística.

El incumplimiento por parte de un subconcesionario de cualquiera de sus obligaciones, en la forma y plazo establecidas en este punto, será considerada para todos los efectos legales, como una infracción grave a los términos y estipulaciones del contrato, razón por la cual dará derecho a SCAA, para ejercer inmediatamente todos los derechos que la ley, el contrato de subconcesión y lo que este Manual le confieren.

9. MODALIDAD DE PAGO DEL PRECIO

La Subconcesionaria pagará el precio de la subconcesión y los gastos comunes señalados en el contrato de subconcesión respectivo, en el plazo y forma dispuestos en él. SCAA se reserva la facultad de modificar la forma de pago, el lugar de pago o la cuenta corriente singularizada en este párrafo, notificando mediante carta certificada a la Subconcesionaria de tales hechos o de la necesaria información con al menos 30 días de anticipación al comienzo del próximo período de pago.

En caso de atraso en los pagos, estos devengarán el interés máximo convencional sobre el valor mensual debidamente reajustado, entre el día de la mora o simple atraso y hasta el día del pago efectivo, y se cobrará adicionalmente la multa dispuesta en el contrato de subconcesión.

10. VIGENCIA DE LOS CONTRATOS

La duración de los contratos de subconcesión para locales comerciales y/u oficinas será pactada en cada uno de ellos. Con todo, el contrato en ningún caso podrá tener una vigencia superior a 5 años contados desde la fecha de su celebración o una vigencia superior a la de la concesión de la que es titular SCAA, motivo por el cual, verificada que sea cualquiera de estas dos circunstancias, el correspondiente contrato de subconcesión terminará ipso facto, sin derecho a indemnización alguna para la Subconcesionaria, debiendo restituir inmediatamente los inmuebles entregados.

Con todo, en el evento que el Contrato terminare anticipadamente, ya sea por incumplimiento de la Subconcesionaria o por decisión o solicitud unilateral de ésta, la Subconcesionaria deberá pagar a SCAA el precio mensual de subconcesión por la totalidad de las rentas remanentes, hasta el vencimiento del plazo original del Contrato o de la prórroga que se hubiere convenido o estuviese vigente, sin perjuicio de los demás derechos que la ley y el correspondiente contrato le confieren o que el árbitro o los tribunales de Justicia establezcan en favor de SCAA.

11. OBLIGACIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN

Aparte de la obligación de pagar íntegra y oportunamente el precio de subconcesión establecido contractualmente, se entenderá como obligación del subconcesionario el pago de los gastos comunes y todas las cuentas de consumos de agua potable, teléfono, gas, electricidad, y otros servicios utilizados por los subconcesionarios con motivo de su contrato, una vez se les haya hecho entrega del inmueble subconcesionado, ya le sean estos cobrados directamente por las respectivas empresas prestadoras o por SCAA.

Durante la vigencia del contrato de subconcesión, cada subconcesionario de local comercial quedará obligado a entregar a SCAA, cuando ésta así lo requiera, información que diga relación con las ventas, servicios o actividades desarrolladas.

Frente a reclamos o pérdidas por accidente o daños a cualquier persona o bien, ocurridos en el local comercial u oficina, no atribuibles a negligencia de SCAA, el subconcesionario indemnizará totalmente al afectado y deberá informar a la brevedad y responder ante la Concesionaria.

El subconcesionario mantendrá limpia y libre de plagas y desperdicios el área subconcesionada. Además, deberá cumplir las disposiciones que dicte SCAA en lo referente a aseo y recolección de basuras.

12. GARANTÍAS

Todos los contratos de subconcesión serán garantizados con un depósito en dinero, vale a la vista o boleta de garantía, de acuerdo a lo estipulado en los contratos de subconcesión y sus anexos.

Los subconcesionarios garantizarán el cumplimiento de sus obligaciones con fianza y codeuda solidaria amplia e ilimitada, respondiendo los fiadores y codeudores solidariamente por todas las obligaciones de los subconcesionarios, hasta el vencimiento del plazo original o prórroga del contrato de subconcesión, especialmente de la restitución de las instalaciones en las condiciones contractuales establecidas.

A fin de garantizar todas las obligaciones provenientes de los contratos de subconcesión podrá SCAA, si le conviniere, recibir en sustitución de la fianza antedicha, depósitos, títulos, valores o dinero equivalente, en la proporción que de común acuerdo se determine.

En caso de cualquier incumplimiento del subconcesionario, SCAA estará facultado para disponer en dominio del total o parte del depósito o boleta de garantía señaladas en este Manual, para hacerse de cualquier suma que le adeude el subconcesionario, por cualquier concepto, o para reembolsarse de lo gastado o pagado en razón de este incumplimiento y/o para caucionar el pago de cualquier suma adeudada que el árbitro pueda ordenar pagar a favor de SCAA, a cualquier título, motivado por tal incumplimiento.

El depósito o boleta en garantía del subconcesionario le será restituido una vez vencido el plazo original o prórroga del contrato, siempre que hayan sido cumplidas todas las obligaciones que dicha garantía proponía resguardar.

13. CESIÓN POR PARTE DEL SUBCONCESIONARIO DE LOS DERECHOS EMANADOS DEL CONTRATO

Los subconcesionarios no podrán ceder ni transferir, gratuita u onerosamente, los derechos que emanan de los respectivos contratos de subconcesión; tampoco podrán prestar o subarrendar en todo o en parte los locales comerciales y/u oficinas, o en cualquier forma permitir a terceros el uso de éstos bajo pena de terminación ipso-jure del contrato de subconcesión; salvo consentimiento previo y escrito de parte de SCAA. Queda igualmente prohibido al subconcesionario ofrecer, dar en subarriendo, transferir, traspasar o de cualquier modo ceder los derechos que emanan del contrato de subconcesión o publicitar cualquiera de dichas circunstancias en cualquier forma y mediante cualquier medio de comunicación, sea por medio de avisos de prensa, de radio, televisión, volantes o cualquier otro medio público o privado. En el caso de que cualquiera de estas situaciones ocurra, la penalidad desde ya establecida será igual al valor total de los arriendos por el tiempo que falte entre la fecha de la terminación y el plazo de duración establecido en el contrato, sin perjuicio del ejercicio por parte de SCAA de otros derechos que la ley o el contrato le confieren y, en especial, de la facultad de poner término de inmediato al contrato de subconcesión.

Todas las solicitudes en tal sentido deberán ser formuladas a SCAA con 60 (sesenta) días de antelación, acompañadas de todos los antecedentes necesarios para su apreciación, incluso con las eventuales garantías que se ofrezcan, siendo de exclusivo arbitrio de SCAA la decisión sobre estas materias, o sobre cualquier otra que implique modificación del contrato de subconcesión, o que afecte a las disposiciones y/o garantías contractuales.

En caso de autorizarse una cesión parcial de los derechos emanados del contrato de subconcesión, el nuevo subconcesionario y el cedente pagarán rentas proporcionales a las superficies ocupadas, tomando en cuenta para ese efecto, las respectivas ubicaciones en el local comercial y/u oficina, o el criterio que haya sido aceptado por SCAA.

14. QUEJAS Y RECLAMOS DE LOS CLIENTES

El subconcesionario deberá mantener en todo momento a disposición de los clientes un libro de reclamos, en el cual se deberá consignar la materia reclamada, fecha y hora de ocurrencia, datos del reclamante e información de contacto del mismo.

El subconcesionario se compromete a mantener en todo momento completamente informada a SCAA de todos y cada uno de los reclamos formulados por sus clientes imputables a su propia administración o bien imputables a SCAA.

Los reclamos deberán ser informados en forma periódica al Gerente de Operaciones de SCAA o a la persona en quien éste delegue tal responsabilidad, sin perjuicio de lo cual, el subconcesionario tendrá siempre disponible su libro de reclamos para revisión de SCAA.

Con el propósito de lograr una máxima calidad del servicio, SCAA podrá intervenir y sugerir la solución del reclamo si así lo estimare pertinente o afectare la imagen de la administración o el buen funcionamiento de las dependencias de uso público.

El subconcesionario deberá dar aviso por escrito a SCAA, dentro de las 48 (cuarenta y ocho) horas, de cualquier demanda, acción o notificación, sea judicial o administrativa, que pueda afectar en cualquier forma a SCAA, al subconcesionario o a la Concesión del Aeropuerto.

15. INCUMPLIMIENTO DEL SUBCONCESIONARIO

En el evento que el subconcesionario incurra en incumplimiento de una o más de sus obligaciones establecidas en la ley, en este documento o en el contrato de subconcesión, o si no observa o viola cualquier cláusula, estipulación o acuerdo de este instrumento o del contrato de subconcesión, SCAA podrá indistinta, separada o conjuntamente ejercer a su elección una o más de las siguientes facultades:

a. Exigir del subconcesionario el pago de las diferencias, si las hubiere, entre la renta que se convino con él y la renta obtenida por SCAA al volver a arrendar el local comercial y/u oficina.

b. Perseguir ejecutivamente el pago de las sumas que se le adeuden o el cumplimiento de las obligaciones exigibles del subconcesionario y la indemnización de los perjuicios que éste hubiere ocasionado.

c. Poner término ipso-jure al contrato de subconcesión e iniciar de inmediato los trámites tendientes a obtener la desocupación del local comercial y/u oficina.

El ejercicio por SCAA de una o más de las facultades que se enumeran en este punto, es sin perjuicio del ejercicio de otros derechos que la ley, el contrato de subconcesión o el presente Manual le confiere a SCAA en caso de incumplimiento del subconcesionario.

16. DEUDAS DE LOS SUBCONCESIONARIOS

SCAA no será bajo ninguna circunstancia responsable por cualquier de deuda asumida por los subconcesionarios, sea cual fuere su naturaleza. Los subconcesionarios no podrán emitir ni permitirán la emisión de facturas, documentos o valores, de cualquier naturaleza que sea, en que conste el nombre de Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. y/o SCAA.

El incumplimiento por parte de un subconcesionario de cualquiera de sus obligaciones, en la forma y plazo establecidos en este numeral, dará derecho a SCAA para ejercer los derechos que la ley, el contrato de subconcesión y lo que este Manual le confieren.

17. ARBITRAJE

Cualquier dificultad o controversia que se produzca con ocasión del presente Manual respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución de este o cualquier otro motivo será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.

Las partes confieren poder especial irrevocable a la Cámara de Comercio de Santiago A.G., para que, a petición escrita de cualquiera de ellas, designe a un árbitro arbitrador de entre los integrantes del cuerpo arbitral del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago.

En contra de las resoluciones del arbitrador no procederá recurso alguno, renunciando las partes expresamente a ellos. El árbitro queda especialmente facultado para resolver todo asunto relacionado con su competencia y/o jurisdicción.

18. PERSONERÍAS:

La personería jurídica de los firmantes de los correspondientes contratos de subconcesión deberá contar en escritura pública otorgada en una Notaría autorizada.

ANEXO 20

MANUAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS

MANUAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOCALES COMERCIALES Y OFICINAS

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	MCLCO-SCAA
	Vigencia	**:**	PSP2.
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03
	Total de Páginas	**:**	21

Original MCLCO-SCAA
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Profesional AGUNSA	Felipe Soto	Agosto 2019	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Mayo 2023	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Mayo 2023	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Mayo 2023	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia/Aprobación*
01	Obs. Mediante ORD.IFC.ARI N° 077/2019
02	Aprobado vía ORD. IFC. ARI N°119/2019, del 20.08.2019.-
03-A (una vez aprobado quedará como revisión 03)	IF indica no tener observaciones a la propuesta, según su ORD. IF CE N°2258/2023, del 10.05.23.-
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal.	Mayo 2023
01 (copia)	Archivo SCAA.	Mayo 2023

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 4

2. GENERALIDADES 4

3. PROCEDIMIENTO DE DESARROLLO DE PROYECTOS 4

3.1. FICHA DE INGRESO 5
3.2. PROYECTO DE ARQUITECTURA 6
3.3. PROYECTO DE CÁLCULO 10
3.4. PROYECTO DE ESPECIALIDADES 10
3.4.1. ELECTRICIDAD 10
3.4.2. *GAS* 11
3.4.3. *CLIMATIZACIÓN* 11
3.4.4. PROTECCIÓN CONTRA INCENDIO 11
3.4.5. AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO 12
3.4.6. OTROS A CONSIDERAR 12
3.5. ENTREGA DE PROYECTOS PARA REVISIÓN Y APROBACIÓN 12

4. PROCEDIMIENTO DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS. 14

4.1. AUTORIZACIÓN DE INICIO DE OBRAS 14
4.2. RESPONSABILIDAD LABORAL 14
4.3. PRESENTACIÓN GENERAL DE LA EMPRESA CONSTRUCTORA Y PROFESIONAL A CARGO 15
4.4. IDENTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE TRABAJO 16
4.5. AUTORIZACIONES DE INGRESO DE PERSONAL DE TRABAJO A LA OBRA 16
4.6. INGRESO DE MATERIALES A LA OBRA 17
4.7. ÁREAS DE TRABAJO 17
4.8. HORARIOS DE TRABAJO 18
4.9. ÁREAS DE VESTIDORES, BAÑOS Y COMEDOR PARA LOS TRABAJADORES 18
4.10. PREVENCIÓN DE RIESGOS 18
4.11. HABILITACIÓN DE INSTALACIONES A SISTEMAS DEL AEROPUERTO 19
4.12. INSPECCIÓN DE OBRAS PARA RECEPCIÓN 20
4.13. RECEPCIÓN DEFINITIVA DE LAS OBRAS 20

1. INTRODUCCIÓN

El presente Manual para la Construcción de locales comerciales y oficinas, en adelante el "Manual", tiene como finalidad establecer las condiciones bajo las cuales los subconcesionarios deben construir, habilitar e implementar sus respectivos locales, oficinas y/o cualquier otro servicio en las dependencias dentro del área de concesión (dependencias que constituyen bienes fiscales), de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica". Es importante destacar que los procedimientos y condiciones establecidos en el presente documento corresponden a un anexo del contrato celebrado entre la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica, en adelante "SCAA" y sus subconcesionarios, el cual es de cumplimiento obligatorio por parte de estos últimos.

2. GENERALIDADES

La Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. es una sociedad anónima, titular de la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica" (el "Aeropuerto"), según consta en el Decreto Supremos MOP N°11, de fecha 4 de febrero de 2019 y publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de marzo del mismo año, por el sistema establecido en el artículo 87 del Decreto Supremo MOP N°294 de 1984 y de conformidad con el Decreto N°900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas (Ley de Concesiones), para la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar las áreas de servicio que se convengan.

Para cumplir con el alcance y objeto de la concesión, la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. deberá contratar los servicios de diversas empresas y contratistas que cumplan con ciertos aspectos mínimos de calidad y seguridad en el desarrollo de sus proyectos y ejecución de sus trabajos.

Toda obra que se proyecte desarrollar en las dependencias del área de concesión del Aeropuerto, deberá cumplir con los requisitos establecidos en el presente documento, para su adecuado ingreso y aprobación por parte de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto del Arica S.A. y la Inspección Fiscal del Ministerio de Obras Públicas. Sólo una vez que se cuente con dicha aprobación, el subconcesionario podrá iniciar las obras.

3. PROCEDIMIENTO DE DESARROLLO DE PROYECTOS

Para el desarrollo de los proyectos, el subconcesionario deberá considerar el siguiente procedimiento:

3.1. Ficha de Ingreso

El subconcesionario deberá entregar a SCAA una ficha de ingreso de proyectos, proporcionando todos los antecedentes que se indican en la siguiente figura:

Fecha: Arica, __ de _____ de 20__

Ficha de Ingreso de Proyectos
AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

1. NOMBRE DEL PROYECTO:
2. DESCRIPCIÓN (señalar, al menos, la calidad y grado de materialidad en las terminaciones, la superficie por cantidad de personas que atienden el local, etc.):
3. UBICACIÓN (croquis de ubicación dentro del Terminal de Pasajeros o área concesionada, incluyendo superficie a ocupar (m^2), viñeta y norte):
4. ALCANCES DEL PROYECTO:
5. BENEFICIOS DEL PROYECTO:
6. ITEMIZADO Y CUBICACIONES DEL PROYECTO:
7. CARTA GANTT DE EJECUCIÓN:
8. PLAN DE MITIGACIÓN Y SEGURIDAD:
9. MEMORIA OPTATIVA:

Figura N°01 – Ficha de Ingreso de Proyectos.

SCAA deberá entregar una copia controlada al interesado de Especificaciones Técnicas, planos y/o memorias de cálculo, en su última versión disponible, de las siguientes disciplinas (si aplican):

- Arquitectura
- Electricidad (fuerza y corrientes débiles)
- Climatización
- Gas
- Detección y extinción de incendios.
- Sanitarios

El subconcesionario deberá presentar las especialidades que apliquen a su operación, lo cual será finalmente calificado por SCAA.

Es importante señalar que todos los proyectos se deberán regir por las normativas chilenas vigentes, y su cumplimiento es obligatorio, entre las cuales se incluyen:

- Especificaciones Técnicas Generales (ETG) de la Dirección de Aeropuertos del MOP.
- Manual de Desarrollo Aeroportuario DAP.
- Ley General de Urbanismo y Construcciones y la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, aprobadas respectivamente por DFL N°458 de 1975 y DS N°47 de 1992, ambos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

- Reglamento General de Instalaciones Domiciliarias de Agua Potable y de Alcantarillado (DS N°50 de 2002 del MOP y sus modificaciones).
- Reglamento General de alcantarillado particulares, fosas sépticas, cámaras filtrantes, cámaras de contacto, cámaras absorventes y letrinas domiciliarias (DS N°236 de 1926 del MINSAL y sus modificaciones).
- Normas técnicas de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC).
- Normativa ambiental vigente.
- Normas chilenas básicas oficiales del INN.
- Normativa y Reglamentación Aeronáutica de Chile.
- Reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo (DS N°594 de 1999 del MINSAL y sus modificaciones).
- Ley N°20.422 que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.
- Bases de Licitación Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Texto Refundido. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

Se entenderá que las citas de recomendaciones, especificaciones, normas y leyes se refieren a su última edición, incluyendo todas las modificaciones publicadas hasta la fecha de aprobación del proyecto.

Mientras se evalúa autorizar o no, la implementación del local comercial y/u oficina, los documentos entregados a SCAA serán de acceso exclusivo del personal atingente para su evaluación. Si SCAA decidiera no autorizar el servicio deberá pronunciarse por escrito y, a su vez, devolver todos los documentos y copias, si las hubiera, que el interesado aportó en la presentación.

3.2. **Proyecto de Arquitectura**

El proyecto de arquitectura deberá ser desarrollado por un arquitecto titulado, para lo cual el subconcesionario deberá hacer entrega del certificado de título del arquitecto proyectista, acompañado de la patente profesional vigente.

El proyecto de arquitectura deberá contar con la siguiente información:

- Plano de ubicación o emplazamiento.
- Planta de arquitectura acotada, con ejes debidamente acotados, indicando cotas generales y específicas.
- Especificaciones técnicas detalladas. Se deberá especificar claramente los materiales a utilizar, tipos de revestimientos, colores, terminaciones de productos (proveedor y códigos), y fichas técnicas de equipos en el caso que corresponda.

- Plano de planta de situación actual y situación proyectada.
- Planta de piso, indicando claramente el tipo de revestimiento.
- Planta de cielo, indicando claramente tipo de cielo y terminación.
- Elevaciones de fachada, indicando cotas generales y específicas. Además, se deberá especificar tipo de cierre, detallando puertas, ventanas, tabiquerías y juntas de dilatación.
- Propuesta de gráfica y publicidad. Se deberá detallar ubicación en fachada, materialidad y terminación. Además, se deberá detallar publicidad en el interior del local, con su materialidad y terminación. Gráficas de locales tipo bandera no deberán salir del área entregada por contrato.
- Cortes longitudinal y transversal. En estos cortes se deberá detallar terminaciones en cielo, muros, pisos y empalmes con infraestructura adyacente.
- Detalles constructivos necesarios para una óptima ejecución del proyecto.
- Capacidad mínima de usuarios que podrán ser atendidos y del personal que atenderá el local o recinto.
- Proyecto comercial, mediante el cual se debe detallar el diseño físico del local (letreros luminosos, vitrinas, decoración interior, entre otros).
- Vistas tridimensionales y/o render que permitan visualizar claramente el diseño del proyecto y su entorno.
- Confección de una maqueta 3D (BIM), conforme el nivel de detalle que se estipule en el contrato de subconcesión. Dicha maqueta deberá ser compatible con el modelo BIM que opere SCAA, a fin de asegurar una coordinación técnica permanente entre las distintas especialidades involucradas.

El desarrollo de los proyectos de arquitectura deberá cumplir con las exigencias del Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, incluyendo cualquier remodelación de obras existentes. Como criterio general de diseño en el área de concesión ubicada al interior del Edificio Terminal de Pasajeros, se deberán utilizar materiales representativos de la zona, como por ejemplo, madera, los cuales podrán ser combinados con materialidades simples, cristal y metal, como una reinterpretación del uso de los materiales de la zona con una mirada contemporánea.

TABIQUERÍAS

Las tabiquerías propuestas deberán proyectarse teniendo en cuenta la optimización del diseño de las circulaciones de los usuarios.

En el caso de tabiques estructurales, éstos deberán ser diseñados por un profesional calculista. Asimismo, durante su ejecución, se deberán respetar las recomendaciones del proveedor y/o fabricante.

La aislación térmica y la resistencia al fuego en tabiques, deberá proyectarse en función de lo que exija la normativa chilena vigente.

Todo elemento estructural de madera deberá contar con tratamiento de impregnación insecticida, lo que será calificado por SCAA.

CRISTALES Y/O TERMOPANELES

En caso que el proyecto considere cristales y/o termopaneles en los cerramientos, éstos deberán cumplir con el aislamiento acústico mínimo exigido en la normativa chilena vigente.

MADERAS

Está permitido el uso de madera, tanto en revestimientos interiores como en mobiliario. No obstante, éstos deberán llevar una aplicación de impregnante-preservante de poro abierto y/o tratamiento ignífugo, además de un tratamiento de impregnación insecticida. Se deberá adjuntar la certificación de los productos a aplicar.

PASADAS POR LOSA

En caso de requerirse pasadas por losas u otros niveles, éstos deben realizarse con testigueras.

INTERVENCIÓN EN ESTRUCTURAS EXISTENTES

En caso de que el proyecto considere alguna intervención en estructuras existentes, se deberá detallar claramente la intervención en planos, la cual deberá ser respaldada por el calculista del proyecto. Se deberán respetar todas las dilataciones con las que cuenta el edificio, razón por la cual, se debe considerar juntas de dilatación en pisos, cielos y muros.

ILUMINACIÓN

La iluminación debe ser de alta eficiencia. Se recomienda el uso de tecnología LED.

PINTURAS DE ESTRUCTURAS

Debe considerarse pintura de poliuretano para las estructuras metálicas interiores del proyecto. En aquellas piezas y partes que queden expuestas al ambiente externo, debe considerarse pintura con producto triple o cuádruple acción que contenga convertidor de óxido.

Sobre las superficies perfectamente preparadas, de acuerdo a lo establecido anteriormente, aplicar mediante pistolas convencionales o equipos airless, dos manos de Anticorrosivo Poliuretano, con estabilizadores de óxido e inhibidores de la corrosión y pigmentación libre de Plomo y Cromatos, en un espesor de película seca mínimo total de 3,0 mils.

ZONAS HÚMEDAS

En caso de que se proyecten zonas húmedas (baños, lavacopas, cocinas u otros), se deberá considerar impermeabilización del piso mediante la instalación de una membrana asfáltica o similar, incluyendo un retorno en los muros y límites de las zonas húmedas generando una piscina, considerando un punto de desagüe.

CIELOS FALSOS

En caso de que se proyecte cielo falso modular de fibra mineral, la instalación deberá dar cumplimiento a las normas antisísmicas vigentes para cielo falso. Asimismo, todas las canterías interiores de los encuentros de paramentos verticales con horizontales de cielo, serán de 1 cm de ancho, y una profundidad de 1 cm.

Los detalles de sujeción del cielo falso, deberán detallarse en planos de cálculo.

Todo cielo proyectado, deberá tener registro para las instalaciones, las dimensiones mínimas serán de 600 mm x 600 mm y estarán en todo lugar donde se requiera acceder para manipulación y/o mantención de dichas instalaciones.

SUJECIONES Y FIJACIONES EN GENERAL

Los muebles perimetrales deberán ir anclados al muro. En el caso de no existir superficies idóneas, se deberá construir la superficie correspondiente, anclada de la forma adecuada a piso y losa.

Los muebles islas deberán tener ruedas con freno, el cual deberá estar permanentemente puesto.

Todo elemento suspendido del cielo (incluida la iluminación), debe ir afianzado a la estructura o losa, y no solamente apoyado en el cielo falso. En general, todos los elementos instalados en cielo por los distintos proyectos de especialidades, deben ser colgados a la losa con alambre #18.

Todos los muebles o estantes deberán incluir sujeción lateral y a piso para evitar volcamiento.

Es importante destacar, que los materiales a utilizar en el proyecto, son de primera calidad de acuerdo a las Normas Chilenas vigentes, y que los métodos constructivos son los consignados y definidos en ellas, o recomendados por las respectivas fábricas y/o proveedores, cuando se trate de marcas comerciales determinadas. En todo caso los procedimientos en general deberán atenerse a las mejores prácticas de la técnica.

3.3. Proyecto de Cálculo

El proyecto de cálculo deberá ser desarrollado por una oficina de cálculo y el subconcesionario deberá hacer entrega del certificado de título del profesional responsable del proyecto, acompañado de la patente profesional vigente.

El proyecto de cálculo deberá contar como mínimo con la siguiente información:

- Entrega de proyectos de tabiquerías, cielos duros, cielos falsos y detalles de todo tipo de soluciones estructurales que requiera el proyecto (refuerzos, pasadas de losas, etc.).
- En caso de soldaduras, se requiere los detalles constructivos.
- Detalles constructivos de cenefas y carpintería metálica en general.

3.4. Proyecto de Especialidades

*3.4.1. **Electricidad***

El desarrollo del proyecto de esta especialidad deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- Se deberá considerar conductores libres de halógenos (EVA) y que no emitan humos tóxicos.
- Se deberá especificar tipos de luminarias y lámparas. Los niveles de iluminación deberán dar cumplimiento con lo establecido en la normativa vigente, lo cual deberá ser respaldado mediante simulación y/o memoria de cálculo.
- Se deberá indicar el cuadro de cargas, cuya potencia total instalada no podrá exceder las capacidades máximas contempladas para el recinto.
- Los planos y especificaciones técnicas del proyecto eléctrico, deberán considerar dentro de su alcance, hasta el punto de alimentación del recinto, incluyendo medidor eléctrico certificado.

- Bandejas portaconductores del tipo no metálicas, fabricadas en PVC autoextinguente, en caso de combustión deberá arder sin llama, no emitir gases tóxicos, estar libres de materiales halógenos y emitir humos de muy baja opacidad. Se utilizarán en instalaciones a la vista.
- Las conexiones interiores que no estén contempladas en bandejas portaconductores serán en tubería embutida EMT de 1", norma nacional.
- Corrientes débiles (voz y datos): Se utilizará cable UTP categoría 6 o superior de acuerdo a estándar vigente. Los puntos de datos en los puestos de trabajo, deben considerar módulos de conexión estándar con formato tipo RJ-45.

3.4.2. *Gas*

Cuando corresponda, el desarrollo del proyecto de esta especialidad deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- Hacer entrega de planos, especificaciones técnicas y memoria de cálculo que justifique los requerimientos de gas del proyecto.
- El proyecto debe considerar los alcances hasta el punto de conexión.
- El proyecto debe considerar la instalación de un remarcador.

3.4.3. *Climatización*

Cuando corresponda, el desarrollo del proyecto de esta especialidad deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- Hacer entrega de planos y especificaciones técnicas del proyecto.
- El proyecto debe considerar los alcances hasta el punto de conexión.
- Se deberá hacer entrega de las fichas técnicas de los equipos propuestos.
- Se deberán entregar los detalles de las soportaciones y fijaciones de los equipos proyectados.
- Todas las cañerías a proyectar para la habilitación deberán ser metálicas.

3.4.4. *Protección contra incendio*

El desarrollo del proyecto de esta especialidad deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- El proyecto de esta especialidad deberá dar estricto cumplimiento a las exigencias establecidas en la norma internacional NFPA.
- Los conductores a utilizar en los sensores de humo deberán ser libres de halógenos, además de las exigencias de la NFPA.
- Se deberá hacer entrega de las fichas técnicas de los equipos propuestos.

- Se deberán entregar los detalles de las soportaciones y fijaciones de los equipos proyectados.
- Será obligatorio la existencia de extinguidores en todos los locales comerciales, tanto en el proceso constructivo como durante el funcionamiento de éste. La cantidad y tipo de extinguidor, deberá dar cumplimiento a la normativa vigente.

*3.4.5. **Agua potable y alcantarillado***

El desarrollo del proyecto de esta especialidad deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- Hacer entrega de planos, especificaciones técnicas y memoria de cálculo que justifique los requerimientos sanitarios del proyecto.
- Todas las alimentaciones de agua potable (fría y caliente, según corresponda), deberán ser en cobre tipo “L”.
- Dentro de los alcances del proyecto sanitario, se deberá considerar medidor de agua potable y el punto de alimentación propuesto.
- El proyecto de aguas servidas deberá considerar descargas registrables, con el fin de poder efectuar las mantenciones necesarias.
- El proyecto de aguas servidas deberá considerar el punto de descarga propuesto.
- En el caso de que el proyecto considere la generación de grasas, las descargas deberán llegar hasta una cámara desgrasadora (nueva o existente).

*3.4.6. **Otros a considerar***

- En los proyectos que involucren áreas que posean juntas de dilatación estructurales en el edificio, todas las instalaciones que crucen este tipo de juntas, se deben considerar en las cañerías, ductos, canalizaciones, entre otros, las juntas de dilatación necesarias para cada especialidad.
- En caso de intervenciones en las instalaciones existentes, deben considerar el retiro y devolución de las instalaciones en estado en las cuales se encuentran, cualquier daño deberá reponerse a cargo del subconcesionario.
- Se deberá indicar el equipamiento y mobiliario considerado para los recintos.

3.5. Entrega de proyectos para revisión y aprobación

El subconcesionario deberá hacer entrega a SCAA, dos (2) copias en papel del proyecto completo (ficha de ingreso de proyectos, proyecto de arquitectura, proyecto de especialidades, especificaciones técnicas y memoria de cálculo), y además, deberá hacer entrega una copia digital de los archivos.

En el caso particular de los planos, éstos deberán ser entregados en formato A1 en papel bond, los cuales deben ser firmados por el profesional responsable que corresponda. El respaldo digital de los planos debe ser entregado en formato CAD.

Los planos y las especificaciones técnicas deberán contar con las firmas de los especialistas de los proyectos específicos (arquitectura y especialidades), y además deberán estar debidamente firmados por el representante legal del subconcesionario.

Asimismo, el subconcesionario deberá hacer entrega de un "Checklist de entrega de proyecto", el cual se muestra en la figura N°02. En caso de que alguna especialidad no corresponda, se deberá indicar en la columna "observaciones", la justificación por la cual dicha especialidad no esté contemplada.

CHECK LIST ENTREGA PROYECTO

CONCESIÓN AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

NOMBRE DE PROYECTO:

UBICACIÓN:

FECHA:

Ítem	Adjunto	Formato (Magnético/Físico)	Observaciones
Ficha de Ingreso de Proyecto (memoria explicativa, memoria operativa, croquis ubicación, carta Gantt, itemizado y cubicaciones, plan de mitigación y seguridad, entre otros)			
Planos de arquitectura (planta, elevaciones y detalles), identificando la situación existente y situación proyectada			
Especificaciones técnicas de arquitectura			
Planos de especialidad electricidad			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo de electricidad			
Planos de especialidad de corrientes débiles			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo de corrientes débiles			
Planos de especialidad climatización			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo de climatización			
Planos de especialidad gas			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo de gas			
Planos de especialidad protección contra incendio			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo de protección contra incendio			
Planos de especialidad sanitaria			
Especificaciones técnicas y memoria de cálculo sanitaria			

ENTREGA:

RECIBE:

FECHA:

Figura N°02 – Checklist Entrega de Proyecto.

Una vez entregada esta información, se dará inicio a la revisión de los proyectos por parte de SCAA como de la Inspección Fiscal del MOP, quienes entregarán las aprobaciones correspondientes o las observaciones que pudieran tener al proyecto presentado.

En caso de haber observaciones, SCAA entregará al subconcesionario, quien deberá corregir e incorporar en planos y especificaciones técnicas todas las observaciones indicadas, y hacer reingreso del proyecto modificado para una segunda revisión. Asimismo, el subconcesionario debe entregar un documento que dé respuesta a cada una de las observaciones, indicando claramente cómo se resuelven y en qué documento se ha incorporado la corrección (plano, especificación técnica, otro).

Una vez verificado que se haya dado cumplimiento a las observaciones indicadas, el proyecto podrá ser aprobado por el MOP y SCAA, y esta última, comunicará oportunamente por escrito dicha aprobación del proyecto al subconcesionario.

4. Procedimiento de Construcción de Obras

Para la construcción de las Obras el subconcesionario deberá considerar el siguiente procedimiento, el cual tiene como objetivo establecer las obligaciones mínimas a fin de minimizar las dificultades de ejecución de obras e interferencias a los usuarios del edificio Terminal de Pasajeros:

4.1. Autorización de inicio de obras

Sólo una vez que se hayan obtenido las aprobaciones del proyecto, por parte de SCAA y el MOP, se podrá dar la autorización de inicio de obras. Dicha autorización deberá ser otorgada por escrito por parte de SCAA. Además de la condición anterior, el subconcesionario deberá contar con el contrato debidamente firmado previo al inicio de la construcción de las obras.

4.2. Responsabilidad laboral

El subconcesionario será responsable de todas las obligaciones laborales, previsionales, accidentes del trabajo de seguridad y prevención de riesgos de sus trabajadores, de sus contratistas y/o subcontratistas. El subconcesionario será directamente responsable de todo conflicto que se produzca entre ella y los trabajadores a su cargo. SCAA no será responsable ni intervendrá en ningún conflicto de esta naturaleza, en atención a que SCAA no tiene ni tendrá vínculo laboral ni jurídico alguno con esos trabajadores. Sin embargo, sí podrá exigir los documentos que permitan verificar su cumplimiento.

Las disposiciones de este Manual, en caso alguno, eximirán a las empresas contratistas y subcontratistas, de sus obligaciones individuales respecto de la protección de la seguridad y salud de sus trabajadores, para lo cual deberán cumplir con las normas legales vigentes en dichas materias.

En virtud de lo anterior, el subconcesionario a cargo de la obra, tendrá la obligación de contar en terreno, con la siguiente documentación, la que podrá ser auditable en todo momento por SCAA:

- Realización de análisis seguro del trabajo (AST), en forma diaria, para actividades de alto riesgo (lo que será calificado por SCAA).
- Charla diaria de seguridad de 5 minutos.
- Checklist de herramientas, maquinarias, equipos y EPP's, entre otros.
- Exámenes de altura para trabajos sobre 1,8 metros (sólo si aplica).
- Supervisor de terreno.
- Instructivo de trabajo para tareas o actividades críticas.
- Mantener el área de trabajo limpia y ordenada.
- Comunicar de forma inmediata a SCAA la ocurrencia de un accidente del trabajo y/o enfermedades profesionales, mencionando sus causas y las medidas de control.
- Generar un procedimiento de preparación y respuesta ante emergencias y accidentes en el aeropuerto, mantenerlo en terreno con la toma conocimiento de todos los trabajadores que participen de la obra (firma de registro).

4.3. Presentación general de la empresa Constructora y profesional a cargo

El subconcesionario deberá entregar a SCAA, una descripción general de la empresa contratada para ejecutar las obras, la cual deberá considerar los siguientes antecedentes:

- Razón Social
- Giro
- RUT
- Dirección
- Teléfono
- Nombre y RUT del Representante Legal

Asimismo, el subconcesionario deberá contar con un profesional a cargo de la obra en forma permanente. Dicho profesional deberá ser una persona idónea para llevar a cabo el desarrollo de las obras, para lo cual deberá entregar a SCAA los siguientes antecedentes:

- Curriculum Vitae.
- Nombre completo.
- Cédula de identidad.
- Dirección.
- Profesión.

- Teléfono de contacto (celular).
- Certificado de Antecedentes para fines especiales, con vigencia máxima de 30 días.
- Correo electrónico laboral.
- Certificado de antigüedad laboral del profesional en la empresa.
- Copia legalizada de su título profesional.
- Copia de su contrato de trabajo.

El profesional a cargo de las obras del subconcesionario y el asignado por SCAA, coordinarán la ejecución de las obras en su totalidad.

4.4. Identificación del personal de trabajo

El subconcesionario deberá entregar a SCAA un listado que identifique a cada una de las personas que trabajarán en el período de construcción acordado.

Dicha identificación deberá considerar los siguientes datos y/o documentación:

- Nombre completo.
- Cédula de identidad.
- Dirección.
- Oficio.
- Certificado de Antecedentes para fines especiales, con vigencia máxima de 30 días.
- Copia de su contrato de trabajo.

Sin perjuicio de lo anterior, SCAA podrá solicitar antecedentes adicionales de sus trabajadores al subconcesionario, así como también podrá prohibir el ingreso de las personas que cuenten con antecedentes desfavorables.

4.5. Autorizaciones de ingreso de personal de trabajo a la obra

El subconcesionario deberá solicitar al profesional asignado por SCAA la autorización de ingreso a la obra del personal de trabajo, para lo cual deberá entregar los antecedentes indicados en el punto 4.4 anterior.

En el caso que el área de obras se encuentre en una zona restringida de seguridad, el coordinador de SCAA efectuará ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) las gestiones de solicitud de credenciales TICA para el listado del personal de trabajo entregado por el subconcesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, el procedimiento de solicitud de TICA está descrito en la norma DAN 1703 credenciales aeroportuarias. El costo de las TICA será de cargo del subconcesionario. Los plazos de entrega de dichas credenciales, deben ser considerados en los plazos para la ejecución de las obras.

El recorrido y lugar de acceso a la obra, será definido por la DGAC. En caso de incumplimiento por parte de algún trabajador, SCAA podrá solicitar la expulsión de aquel trabajador que no cumpla con esta disposición.

En todo momento, en zona restringida, el trabajador deberá portar la credencial TICA en un lugar visible. Asimismo, en zona pública, el trabajador deberá portar su cédula de identidad. El incumplimiento con esta disposición, será motivo de expulsión de la obra del trabajador, por parte de SCAA.

Al término de las obras, el subconcesionario deberá hacer devolución de todas las TICA otorgadas para el personal, condición necesaria para liquidar a los trabajadores, para lo cual tendrá un plazo de 25 días corridos contados desde la recepción de las obras.

4.6. Ingreso de materiales a la obra

El subconcesionario, en conjunto con el profesional asignado por SCAA, coordinará y establecerán la forma de ingresar los materiales a la obra, como también el retiro de escombros, la cual deberá estar aprobada por el departamento de AVSEC de la DGAC (en caso de trabajos a desarrollar en una zona restringida).

Será responsabilidad del subconcesionario todo el movimiento, resguardo y acopio de materiales.

En caso de que algún trabajador incumpla estas disposiciones, SCAA podrá solicitar la expulsión de dicho trabajador.

4.7. Áreas de trabajo

El subconcesionario deberá cerrar perimetralmente el área de trabajo, y realizar todas las obras provisorias necesarias a fin de que la ejecución de las obras no interfiera a los usuarios ni la operación normal del aeropuerto. Lo anterior, de conformidad con el plan de mitigación y seguridad entregado en la ficha de proyecto.

Se deberá tener especial consideración, con la dispersión de polvo y emisión de ruidos molestos.

En general, el lugar de trabajo se deberá mantener señalizado, limpio y ordenado.

El subconcesionario deberá mantener cerrado el área de trabajo en forma permanente. Cabe señalar, que cualquier deterioro externo al local asignado, provocado por un inadecuado comportamiento laboral o descuido en el traslado de materiales y escombros, será responsabilidad del subconcesionario.

En el caso de obras mayores, SCAA exigirá al subconcesionario una instalación de faenas y una zona de bodegas para almacenar temporalmente materiales y herramientas. El emplazamiento de estas instalaciones, deberá estar ubicada en el área concesionada y se deberá coordinar previamente con la Inspección Fiscal del MOP su aprobación.

4.8. Horarios de trabajo

El subconcesionario deberá coordinar con SCAA los horarios de trabajo para ejecutar las obras. En general, se puede autorizar ejecutar los trabajos las 24 horas, a excepción de aquellos trabajos que generen ruidos molestos, polvo y malos olores, que puedan afectar a los pasajeros o público en general, y que deberán ejecutarse en horarios nocturnos.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, la jornada laboral de trabajo deberá dar cumplimiento a las disposiciones de la ley laboral vigente.

4.9. Áreas de vestidores, baños y comedor para los trabajadores

Será responsabilidad del subconcesionario tomar todas las medidas de seguridad e higiene para la ejecución de las obras, conforme las consideraciones del D.S. 594/2000 del MINSAL, Reglamento sobre las condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo. SCAA podrá exigir los documentos que permitan verificar su cumplimiento.

4.10. Prevención de riesgos

El subconcesionario deberá adoptar todas las medidas necesarias para asegurar las condiciones adecuadas de seguridad y salud en todas las actividades o servicios que desarrollen, aplicando la normativa vigente correspondiente. SCAA podrá exigir los documentos que permitan verificar su cumplimiento.

Cada persona que ingrese a la obra deberá portar y utilizar los elementos de protección personal necesarios para la actividad que desarrollará y deberá utilizar una vestimenta adecuada para ejecutar las obras.

Durante toda la etapa de obras e inclusive para trabajos de soldadura o cuando la actividad involucre riesgo de incendio, considerar siempre un extintor de un mínimo de 15 kg en el lugar de trabajo y otro en la zona de trabajo de riesgo.

En terreno, los trabajadores deberán contar con la capacitación teórica y práctica de uso y manejo de los extintores, según lo indicado en el Art. 48 del D.S. N°594.

Se deberá contar con un botiquín de primeros auxilios por cada equipo de trabajo.

Está estrictamente prohibido fumar, escuchar música y comer en las áreas de trabajo.

Está prohibido introducir o ingerir cualquier tipo de bebidas alcohólicas, drogas y armas de cualquier clase.

Los registros de inducción y charlas impartidas deben estar en faena a disposición de quien los requiera.

Se deberá confeccionar un procedimiento en caso de accidente y difundirlo entre los trabajadores para su conocimiento.

El incumplimiento de lo descrito anteriormente habilitará a SCAA, para ordenar la paralización inmediata de los trabajos que estén desarrollando hasta que regularice en forma satisfactoria las condiciones de seguridad específicas que provocaron la paralización. Los costos implicados por esta medida serán completamente de cargo del subconcesionario.

4.11. Habilitación de instalaciones a sistemas del aeropuerto

El subconcesionario deberá considerar en los alcances del proyecto, todas las obras relacionadas con las habilitaciones de instalaciones que requieran conectarse a instalaciones del edificio y/o aeropuerto (agua, alcantarillado, energía eléctrica, climatización, sistema contra incendio, entre otras), lo cual deberá estar claramente establecido en los planos de construcción aprobados por el MOP y SCAA.

El subconcesionario deberá solicitar a SCAA, con una anticipación de 72 horas, para coordinar las conexiones correspondientes. Par este tipo de coordinaciones, se deberá efectuar un instructivo de trabajo mediante el cual debe estipularse la fecha, hora y duración de la actividad (de preferencia en horario nocturno).

En caso de requerir un corte de algún sistema del aeropuerto, el subconcesionario deberá justificarlo y/o entregar una medida de mitigación, según sea el caso.

Para aquellos locales comerciales y/u oficinas que tengan acceso/atención al público, el subconcesionario deberá proponer un circuito de iluminación de emergencia integrado al circuito de emergencia general del Aeropuerto.

4.12. **Inspección de obras para recepción**

El subconcesionario deberá solicitar una inspección de las obras a SCAA en una fecha previa al término de las obras que indique el cronograma de obras, con el fin de verificar que cada proyecto haya sido materializado en conformidad a los planos de construcción aprobados, aclaraciones y modificaciones aprobadas por SCAA., y procedimientos generales de construcción. En esta inspección, participará el subconcesionario, la Sociedad Concesionaria y la Inspección Fiscal del MOP.

Se emitirá un acta de Inspección, registrando todas las observaciones que se encuentren y se fijará una fecha acordada para corregir todas las observaciones.

En la fecha acordada en el Acta de Inspección se efectuará una nueva inspección para verificar que se hayan corregido todas las observaciones anotadas en el Acta aludida anteriormente. Las obras no serán recepcionadas hasta la corrección de todas las observaciones que están registradas en el Acta de Inspección y la entrega de toda la documentación indicada en el punto 4.14. y/o cualquier otro antecedente requerido por la Inspección Fiscal del MOP.

4.13. **Recepción definitiva de las obras**

La recepción definitiva de las obras, implica el término del proceso de construcción del proyecto, donde se certificará el cumplimiento de todas las instancias necesarias para llevar a cabo de forma oportuna y satisfactoria el proyecto aprobado. En esta recepción definitiva, participará el subconcesionario, la Sociedad Concesionaria y la Inspección Fiscal del MOP, la cual quedará registrada en un Acta de Recepción Definitiva, que contará con las firmas de los representantes de dichas instituciones.

Antes de la recepción definitiva de las obras y posterior puesta en servicio, el subconcesionario deberá hacer entrega a SCAA de la siguiente información:

- Planos as built (firmados por instalador y subconcesionario) que indiquen claramente las obras ejecutadas, mostrando todas las modificaciones aprobadas por la Sociedad Concesionaria durante el proceso. La entrega de estos planos deberá ser en dos (2) copias en papel bond y un respaldo digital con los archivos en formato CAD.
- Certificación de instalaciones eléctricas (Anexo TE-1 inscrito en SEC).
- Certificación de instalaciones de gas (Anexo TC-6 inscrito en SEC), si corresponde.
- Certificados de estructuras metálicas (calidad de la estructura, soldaduras, certificaciones de soldadores, etc.).
- Certificados de laboratorio (si corresponde).
- Certificados de calidad de los materiales utilizados en la construcción de las obras.

- Catálogos de equipos instalados (incluido manual de operación y mantención).
- Certificados de prueba de las instalaciones (pruebas de presión de agua potable, pruebas de climatización, etc.).
- Copia del permiso de SEREMI de Salud y Sello Verde, para locales de expendio de alimentos, restaurant, salones VIP, etc., según corresponda.
- Copia de la patente comercial.
- Cualquier otra información que requiera la Sociedad Concesionaria y/o el MOP.

ANEXO 21

PROCEDIMIENTO CARROS PORTAEQUIPAJES

PROCEDIMIENTO

CARROS PORTAEQUIPAJE

Concesión
"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-PCP-001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	04
	Total de Páginas	**:**	07

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Documento con observaciones de la IF.
02	14-03-2020
03	Documento con observación(es) de la DGAC.
04	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Agosto 2024
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Agosto 2024

1. ANTECEDENTES

- BALI para la Concesión del Aeropuerto.
- DAR 17, sobre Seguridad de la Aviación Civil, DGAC.
- DAN 17-03 sobre Credenciales Aeronáuticas, DGAC.

2. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

- Personal de Recolección de carros.
- Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica “SCAA”.

3. PROCEDIMIENTO

a. Generalidades

El servicio se presta de manera continua y permanentemente disponiendo como mínimo:
100 carros operativos por cada 500.000 pasajeros embarcados el año calendario inmediatamente anterior, en el sector de estacionamientos, acceso al Terminal de Pasajeros y salas de arribo.

b. Acopio y traslado de carros de equipaje

Será el Supervisor de Operaciones el responsable de destinar a personal a cargo, a la recolección, acopio y distribución de los carros portaequipajes, labor que se realizará en el área concesionada durante el horario de funcionamiento del Aeropuerto., manteniendo un trato adecuado con el pasajero y usuarios en general, respetando las normas de seguridad vigentes en el aeropuerto.

Para lo anterior se deberán considerar los siguientes aspectos:

Distribución de los carros portaequipajes en el Terminal de Pasajeros conforme a las prioridades que establezca el Centro de Operaciones, que tendrá directa relación con la programación de las operaciones aéreas y al flujo de pasajeros del momento.

c. Procedimiento de distribución de carros en el Terminal de Pasajeros:

- Los carros serán acopiados en:

  - Acceso al Terminal de pasajeros.
  - Estacionamiento público.
  - En área restringida junto a las cintas de retiro de equipajes ubicadas en sector arribo.
- Ingreso de carros a las áreas restringidas:
  - Para estos efectos la DGAC otorga al personal de SCAA que presta el servicio de recolección de carros, las credenciales que les permitirá acceder a las puertas de ingreso de carros.

d. Responsabilidades del personal del servicio de carros

- Mantener abastecidas las diferentes áreas del Terminal Aéreo, considerando las horas altas de pasajeros.
- Recolectar los carros que se encuentren en espacios no asignados para su uso, tales como el terminal de carga, plataforma, calles, entre otros.
- Mantener buen trato con los pasajeros.
- Mantenerse uniformados respecto de sus compañeros.
- Cumplir horario de trabajo (turno que cubrirán el horario de funcionamiento del Aeropuerto).
- La mantención de los carros será de responsabilidad de SCAA
- Cumplir con las normas de seguridad establecidas por la Autoridad Aeronáutica.

e. Organización

Existe un supervisor de turno, que debe velar por el acopio y traslado de carros portaequipaje, quien tiene la misión de controlar el normal funcionamiento del sistema en el Terminal de Pasajeros y lugares de acopio de carros.

Supervisor de Operaciones SCAA

- Con los medios puestos a su disposición; humanos y técnicos, tiene la tarea de verificar en terreno la distribución de los carros de equipaje, de acuerdo a las necesidades que tenga el Terminal de pasajeros.

ANEXO 22

PROGRAMA DE GESTIÓN SUSTENTABLE

PROGRAMA DE GESTIÓN SUSTENTABLE, ETAPA DE EXPLOTACIÓN

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PGSE-SCAA
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	04-D
	Total de Páginas	**:**	28

Original PGSE-SCAA
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Especialista Ambiental	Nicolás Calvo Callejas	Octubre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Octubre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Especialista Ambiental	Nicolás Calvo Callejas	Octubre 2024	
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Octubre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Octubre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observado mediante ORD.IFC.ARI N° 089/2019
02	Observado mediante ORD.IFC.ARI N° 131/2019
03	21.11.19, validado mediante ORD. IFC. ARI N°192/2019
04-A	Observado mediante ORD. IF CE N°2452/2023
04-B	Observado mediante ORD. IF CE N°2759/2023
04-C	Observado mediante ORD. IF CE N°3503/2024
04-D (una vez aprobado se emitirá la rev4)	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal.	Octubre 2024
01 (copia)	Archivo SCAA.	Octubre 2024

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES GENERALES ___ ***5***

2. OBJETIVO ___ ***5***

3. ALCANCE ___ ***5***

4. RESPONSABILIDADES ___ ***5***

4.3. Jefe de Operaciones y Mantenimiento ___ **5**

5. REFERENCIAS ___ ***6***

6. DEFINICIONES ___ ***6***

7. OBLIGACIONES AMBIENTALES SEGÚN ETAPAS DEL PROYECTO ___ ***8***

7.1. Procedimiento para el control de emisiones, descargas y residuos del proyecto ___ **8**

7.2. Normas de emisión y otras normas ambientales ___ **9**

7.3. Permisos ambientales sectoriales ___ **10**

7.4. Seguimiento y control RCA ___ **11**

7.5. Cumplimiento de la normativa vigente del proyecto ___ **11**

7.6. Impactos no previstos ___ **12**

7.7. Planes de contingencia y medidas de seguridad ___ **12**

7.8. Emergencias por Sustancias Peligrosas ___ **13**

7.9. Seguimiento Ambiental del Proyecto ___ **14**

7.10. Cambios de titularidad ___ **14**

7.11. Responsabilidad del titular ___ **15**

8. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS ___ ***16***

8.1. Objetivo ___ **16**

8.2. Descripción del Plan de Prevención de Riesgos ___ **16**

8.2.1. Horario de funcionamiento ___ 16

8.2.2. Medidas de seguridad y vigilancia ___ 16

8.2.3. Dotación de personal del aeropuerto ___ 16

8.2.4. Medidas de prevención de incendios y accidentes ___ 16

8.2.5. Equipos, herramientas y materiales necesarios para la mantención de condiciones de seguridad 17

8.2.6. Medidas de mantención y aseo de las distintas instalaciones ___ 18

8.2.7. Medidas orientadas a detectar y solucionar los problemas de accidentes o de cualquier otra naturaleza que se produzcan en la concesión ___ 18

8.2.8. Mantención de elementos de seguridad, señalización y demarcación del Área de Concesión. 18

8.3.1. Riesgos de Accidentes dentro del Área de Concesión ___ 18

8.3.2. Riesgo de incendios ___ 20

8.3.3. Riesgos de eventos naturales ___ 20

8.3.4. Criterios que se deben cumplir como Concesión ___ 20

9. Programa de Control de Accidentes y Contingencias _____ 22
9.3.1. Control de Accidentes _____ 24
9.3.2. Control de derrame de sustancias peligrosas _____ 24
9.3.3. Control de incendios _____ 26
9.3.4. Explosión _____ 26
9.3.5. Accidentes de Trabajadores _____ 27
9.3.6. Eventos Naturales _____ 27
9.3.7. Otras Consideraciones _____ 28
10. Actividades de mantenimiento de Áreas verdes. _____ 28
11. ANEXOS_____ 28

1. ANTECEDENTES GENERALES

Sobre la base de la información presentada en el diagnóstico ambiental y territorial y la identificación y evaluación de efectos/impactos ambientales, se llevará a cabo un programa de seguimiento de las variables ambientales y territoriales, en orden a asegurar que las variables o componentes evolucionen según lo previsto, conforme a la evaluación realizada y que las medidas propuestas cumplan su objetivo en términos del control de los efectos determinados. Junto con lo anterior, se implementará un Plan de Prevención de Riesgos y un Plan de Control de Accidentes, tanto para el personal propio, como para externos y pasajeros que se encuentren en el área de concesión. Adicionalmente, se incluye un Programa de Mantención de Áreas Verdes para las obras de paisajismo concesionadas.

2. OBJETIVO

El Programa de Gestión Sustentable para la Etapa de Explotación se enmarca dentro de lo establecido en las Bases de Licitación para la Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica y tiene como objetivo señalar las medidas que se impondrán para prevenir el riesgo de ocurrencia de algún impacto no deseado a los usuarios, al medio ambiente o a la obra.

3. ALCANCE

El presente documento será aplicable a todas las personas que se desenvuelven dentro del área de concesión, a las instalaciones y equipos existentes en el recinto, y al entorno en el cual se desarrolla la etapa de explotación del proyecto.

4. RESPONSABILIDADES

4.1. Gerente General

- Revisar y aprobar el presente documento en su totalidad.
- Disponer de los recursos necesarios para la realización del presente plan.

4.2. Gerente de Operaciones

- Revisar el presente documento en su totalidad.
- Disponer de los recursos necesarios para la realización del presente plan.
- Tomar conocimiento del cumplimiento del plan y velar por su cumplimiento.

4.3. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

- Tomar conocimiento del cumplimiento del plan y velar por su cumplimiento.

4.4. **Departamento de Prevención de Riesgos**

- Hacer cumplir el plan en su totalidad.
- Difundir el presente plan a la línea de supervisión.
- Realizar Inspecciones y observaciones en terreno, del cumplimiento del plan.

4.5. **Supervisor de Operaciones**

- Realizar la difusión del presente plan.
- Realizar inspecciones y observaciones en terreno, del cumplimiento del plan.
- Ayudar en el cumplimiento del presente plan a los trabajadores de la concesión.
- Avisar cualquier incumplimiento de este plan a sus superiores.

4.6. **Comité Paritario de Higiene y Seguridad**

- Ayudar en el cumplimiento del plan.
- Realizar difusiones del plan al personal, cuando corresponda.

4.7. **Trabajadores**

- Cumplir a cabalidad el presente plan.
- Avisar cuando un compañero de trabajo no cumpla con el presente plan.
- Solicitar capacitación del presente plan.

5. REFERENCIAS

5.1. **Bases de Licitación** : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

6. DEFINICIONES

BALI : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

Emergencia : Es toda situación que implique un "Estado de Perturbación" parcial o total de las actividades propias del desarrollo de la etapa de explotación, ante la posibilidad inminente de ocurrencia o por la ocurrencia real de un evento indeseado y cuya magnitud puede afectar la integridad de las persona o la integridad del sistema, o que requiera una ayuda superior a la establecida mediante los recursos normalmente disponibles y/o que necesite la modificación temporal (parcial o total) de la Organización.

EPP	:	Elemento de Protección Personal.
Evacuación	:	Acción coordinada mediante la cual cada persona amenazada por riesgos colectivos desarrolla procedimientos predeterminados tendientes a ponerse a salvo por sus medios o por medios existentes en su área, mediante el desplazamiento hasta y a través de lugares de menor riesgo e independientemente de la actuación de los otros ocupantes.
IF	:	Inspector Fiscal o Inspección Fiscal, según corresponda.
Plan de Emergencia	:	Es la implementación de un conjunto de disposiciones, pautas de prevención y procedimientos operacionales cuyo propósito es controlar las consecuencias de un incidente con potencial de pérdidas considerables.
Riesgo	:	Cualquier condición o causa potencial de daño. Éste debe ser identificado y evaluado para determinar la forma de reducirlo, traspasarlo o asumirlo.
RCA	:	Resolución de Calificación Ambiental.
SCAA	:	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
Seguridad	:	Es una técnica de previsión, prevención y control de los riesgos, sean éstos de origen natural, humano o técnico. Este criterio aplica además a ciertos mecanismos que aseguran un buen funcionamiento, precaviendo que éste falle, se frustre o se violente.
Señalización	:	Sistema de señales de seguridad de fácil reconocimiento por parte del usuario, evitando confusiones y pérdidas de tiempo en condiciones de emergencia. Además sirven como una fuente permanente de educación.
SSEI	:	Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios.
Usuario	:	Toda aquella persona que interactúa dentro de la obra denominada Aeropuerto.
Vía de evacuación	:	Se entiende como la “vía de circulación horizontal y vertical de un edificio, que permite la salida fluida de personas en situaciones de

emergencia, desde el acceso de cada unidad hasta un espacio exterior libre de riesgo".

Zona de seguridad **:** Lugar preestablecido que cuenta con todas las medidas de seguridad pertinentes en caso de catástrofe y donde se reunirán las personas en caso de emergencia.

7. OBLIGACIONES AMBIENTALES SEGÚN ETAPAS DEL PROYECTO

A continuación, se indican los procedimientos generales para el seguimiento de los compromisos ambientales durante la etapa 2 de operación (PSP2), asociado al cumplimiento de las obligaciones contenidas en la RCA 146/202, la RCA 023/2018 y las BALI.

7.1. Procedimiento para el control de emisiones, descargas y residuos del proyecto

Objetivo del procedimiento:

Controlar la generación de residuos sólidos, líquidos y emisiones durante la etapa 2 de operación.

Legislación aplicable:

Código Sanitario DL 725/1967; Reglamento Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas de los lugares de trabajo D.S. 594/99; D.S. 4/09; D.S. 148 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos.

Descripción detallada del procedimiento:

Las aguas servidas tratadas en la PTAS, generarán un efluente que cumpla con los parámetros de la NCh. 1.333 y será dispuesta mediante el sistema de riego en las áreas verdes del proyecto. Se monitoreará semestralmente la calidad del efluente, mediante el análisis por parte de un laboratorio certificado (ETFA). La PTAS cuenta con autorización sanitaria N°364/2012.

Los residuos sólidos serán retirados y trasladados hacia una sala de basura (recinto que deberá estar debidamente autorizado por la SEREMI de Salud), donde serán compactados (si aplica) y depositados en contenedores, para luego ser retirados y transportados por una empresa autorizada hacia su disposición final en relleno o vertedero autorizado, con una frecuencia mínima deseada de 3 veces por semana. El retiro y disposición final de los residuos sólidos serán declarados anualmente en el portal SINADER del RETC.

En el caso de los Residuos Peligrosos se contará con una bodega de almacenamiento transitorio en el proyecto, la cual deberá estar autorizada por la SEREMI de Salud (tal como lo establece del D.S. 148 del MINSAL), donde se almacenarán los residuos peligrosos que se generen. Los retiros serán declarados en el portal SIDREP del RETC.

Responsable de la ejecución:

Especialista Ambiental; Supervisores; Personal de aseo.

Responsable de la supervisión:

Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

7.2. Normas de emisión y otras normas ambientales

Objetivo del procedimiento:

Controlar las emisiones atmosféricas, residuos sólidos y líquidos generados en el recinto durante la etapa 2 de operación.

Legislación aplicable:

Código Sanitario DL 725/1967; Reglamento Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas de los lugares de trabajo DS 594/99; NCh. 1.333; DS 4/09; DS 138/05; DS 148/04 “Aprueba Reglamento Sanitario Sobre Manejo De Residuos Peligrosos”.

Descripción detallada del procedimiento:

El funcionamiento de las fuentes fijas del establecimiento serán registradas mediante bitácora semanal, las fuentes fijas serán registradas ante la autoridad sanitaria. Se declarará anualmente el funcionamiento de estas fuentes en el portal “Declaración 138” del RETC.

La PTAS del recinto cuenta con Resolución Sanitaria, su efluente cumplirá con la NCh. 1.333 y será analizado semestralmente. Los resultados de su efluente serán informados como indique la resolución sanitaria, a la autoridad competente.

Los residuos sólidos generados en la operación del Aeropuerto serán almacenados temporalmente en la Sala de Basuras del recinto, la que contará con Resolución Sanitaria vigente. Se mantendrá un registro diario del ingreso de residuos a la Sala de Basura.

En el caso de los Residuos Peligrosos se contará con una bodega de almacenamiento transitorio en el proyecto, donde se almacenarán los residuos peligrosos que se generen. Los retiros serán declarados en el portal SIDREP del RETC.

Responsable de la ejecución:

Especialista Ambiental; Supervisores; Personal de aseo.

Responsable de la supervisión:

Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

7.3. Permisos ambientales sectoriales

Objetivo del procedimiento:

Asegurar la vigencia de los permisos ambientales sectoriales obtenidos durante la etapa de construcción del proyecto, mediante el cumplimiento de las obligaciones presentes en las Resoluciones Exentas (sanitarias y sectoriales).

Legislación aplicable:

Ley N° 19.300, Ley de Bases Generales del Medio Ambiente. DS 95/05; DS 40/2013 Reglamento Ley N° 19.300.

Descripción detallada del procedimiento:

Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones contenidas en la resolución sanitaria de funcionamiento de la PTAS del proyecto, dando cumplimiento a los monitoreos y reporte de información que ahí se detalle, para mantener vigente el PAS 91 de la RCA anterior.

En el caso del PAS 160 o Informe Favorable de Construcción, se procurará cumplir con las obligaciones que se encuentren presentes en las resoluciones del SAG y MINVU sobre la materia.

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en las Resoluciones Sanitarias asociadas a las Sala(s) de Basura y Bodega(s) de Almacenamiento Transitorio de Residuos Peligrosos.

Responsable de la ejecución

Especialista Ambiental.

Responsable de la supervisión:

Gerente de Operaciones.

7.4. Seguimiento y control RCA

Objetivo del procedimiento:

Asegurar la vigencia de la RCA 023/2018, mediante el reporte de la información relativa a las etapas del proyecto.

Legislación aplicable:

Resolución 1518/2013 MMA.

Descripción detallada del procedimiento:

Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones de informar sobre el estado de avance de la RCA tanto a la Dirección Regional del SEA como a la Superintendencia del Medio Ambiente, informando con al menos 7 días de anticipación el inicio de cada una de las etapas del proyecto.

Responsable de la ejecución:

Especialista Ambiental.

Responsable de la supervisión:

Gerente de Operaciones.

7.5. Cumplimiento de la normativa vigente del proyecto

Objetivo del procedimiento:

Asegurar el cumplimiento de la normativa vigente que le sea aplicable.

Legislación aplicable:

Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota.

Descripción detallada del procedimiento:

Se mantendrá el control y seguimiento de las obligaciones mediante el cumplimiento de la matriz entregada en el Plan de Medidas de Manejo Ambiental.

Responsable de la ejecución:

Especialista Ambiental.

Responsable de la supervisión:

Gerente de Operaciones.

7.6. Impactos no previstos

Objetivo del procedimiento:

Informar inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA.

Legislación aplicable:

Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

Descripción detallada del procedimiento:

Se informará inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA y se tomarán las acciones inmediatas y pertinentes para mitigar, restaurar o compensar los impactos observados.

Responsable de la ejecución:

Gerente de Operaciones o quien éste delegue.

Responsable de la supervisión:

Gerente General.

7.7. Planes de contingencia y medidas de seguridad

Objetivo del procedimiento:

Llevar un registro de las medidas propuestas y un registro de la aplicación del plan, previo a su aplicación, se deberá notificar a la autoridad competente.

Legislación aplicable:

Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

Descripción detallada del procedimiento:

Se informará inmediatamente a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA y se tomarán las acciones inmediatas y pertinentes para mitigar, restaurar o

compensar los impactos observados. Se aplicará el Plan de Contingencias presentado en la etapa de evaluación ambiental del proyecto.

Responsable de la ejecución:

Gerente de Operaciones o quien éste delegue.

Responsable de la supervisión:

Gerente General.

7.8. Emergencias por Sustancias/Residuos Peligrosas(os)

Objetivo del procedimiento:

Controlar los impactos potenciales provocados por incidentes con Sustancias/Residuos Peligrosas(os).

Legislación aplicable:

D.S 594/00; Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018); D.S. 43 Reglamento de Almacenamiento de Sustancias Peligrosas.

Descripción detallada del procedimiento:

En caso de emergencias producidas por materiales o sustancias/residuos peligrosas(os), o que puedan afectar, se actuará según lo descrito en el Plan de Emergencias y en el Plan de Contingencias y Emergencias Medioambientales, ambos documentos de la Sociedad Concesionaria. Se prevé dar aviso al Cuerpo de Bomberos y Carabineros de Chile (si corresponde) más cercanos al lugar, a la autoridad sanitaria y a la Superintendencia del Medio Ambiente. De igual forma se dará acceso expedito al área del incidente a los servicios señalados precedentemente y se facilitarán las labores de estos a objeto de controlar dicha emergencia.

Responsable de la ejecución:

Gerente de Operaciones o quien éste delegue.

Responsable de la supervisión:

Gerente General.

7.9. Seguimiento Ambiental del Proyecto

Objetivo del procedimiento:

Ingresar Registro de Informes de Monitoreo de agua tratada cargados en SNIFA (Seguimiento RCA) según Resolución 233/2015 (ex Resolución 844).

Legislación aplicable:

Resolución N°233/2015 Superintendencia del Medio Ambiente; Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

Descripción detallada del procedimiento:

En virtud de lo instruido por Resolución Exenta N° 844 de 14.12.2012 de la SMA, la información relativa a monitoreos, mediciones, reportes, análisis, informes de emisiones, estudios, auditorías, cumplimiento de metas, o plazos y en general cualquier información destinada al seguimiento ambiental del proyecto deberá ser entregada por el Titular a la SMA dentro de los plazos y con la frecuencia establecidas en la presente Resolución, ingresándola al Sistema de Seguimiento Ambiental de dicha Superintendencia al cual se accede a través de la página web sma.gob.cl. Una vez ingresada dicha información, una copia impresa del comprobante, debidamente firmada por el Titular o su representante legal, deberá remitirse a la oficina de partes de la SMA ubicada en calle Miraflores N° 178, piso 7, comuna y ciudad de Santiago.

Responsable de la ejecución:

Especialista Ambiental.

Responsable de la supervisión:

Gerente de Operaciones.

7.10. Cambios de titularidad

Objetivo del procedimiento:

Informar sobre el cambio de titularidad que afecte al proyecto.

Legislación aplicable:

Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

Descripción detallada del procedimiento:

El titular del proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la XV Región de Arica y Parinacota, la individualización de cambios de titularidad de la RCA del proyecto.

Responsable de la ejecución:

Gerente de Operaciones.

Responsable de la supervisión:

Gerente General.

7.11. Responsabilidad del titular

Objetivo del procedimiento:

Ejercer la responsabilidad de todos los compromisos ambientales contenidos en la RCA N° 023/2018.

Legislación aplicable:

Resolución exenta 023/2018 Comisión de Evaluación Ambiental Región de Arica y Parinacota (RCA N° 023/2018).

Descripción detallada del procedimiento:

Todas las medidas y disposiciones establecidas en la RCA N°023/2018 son de responsabilidad del titular del proyecto, sean implementadas por este directamente o a través de un tercero. El seguimiento y control de estas obligaciones se realizará a través del cumplimiento del plan de medidas comprometido.

Responsable de la ejecución:

Coordinador Ambiental.

Responsable de la supervisión:

Gerente de Operaciones.

8. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

8.1. Objetivo

El Programa de Prevención de Riesgos se enmarca en lo establecido en el punto 2.10 de las Bases de Licitación para la Concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica y tiene como objetivo señalar las medidas que se impondrán para prevenir el riesgo de ocurrencia de algún impacto no deseado a los usuarios, al medio ambiente o a la obra.

8.2. Descripción del Plan de Prevención de Riesgos

8.2.1. Horario de funcionamiento

El aeropuerto tendrá un horario de funcionamiento de 24 horas al día, los 365 días del año.

8.2.2. Medidas de seguridad y vigilancia

Se mantendrá una empresa de vigilancia, la que estará en el Terminal todos los días de funcionamiento durante las 24 horas y tendrá directa relación con Carabineros de Chile y en especial con el plan cuadrante.

Además, se espera que Carabineros de Chile mantenga personal el máximo de tiempo posible en las áreas del Terminal. Para esto se le mantendrá habilitada una oficina a la institución.

8.2.3. Dotación de personal del aeropuerto

Durante la explotación del Proyecto, la Sociedad Concesionaria estima mantener una dotación de 50 personas para la operación de las instalaciones del área de concesión. Para dicho personal se consideran jornadas laborales tanto bajo sistema de turnos. Finalmente, y tal como se detalla en el documento "Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad" dispuesto por la Sociedad Concesionaria, ésta mantendrá en cumplimiento la totalidad de las obligaciones dispuestas por el Código del Trabajo para con cada uno de sus trabajadores.

8.2.4. Medidas de prevención de incendios y accidentes

En primer lugar, la concesión se regirá por los estándares normativos en cuanto a las instalaciones eléctricas del Aeropuerto. Además, se realizarán inspecciones (y eventuales mantenciones) preventivas

y periódicas de enchufes y artefactos que pudieran ocasionar algún incendio, de acuerdo con lo dispuesto en el Programa Anual de Conservación vigente.

Se mantendrán extintores con agentes adecuados a la naturaleza de los comburentes posibles a quemar, de acuerdo a lo dispuesto en los planos as built vigentes del Aeropuerto.

Para prevenir los accidentes del personal, en primer lugar, se realizará una matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos, donde se analizarán los trabajos y los riesgos a los que están expuestos los trabajadores. Además, se realizarán procedimientos de trabajo que permitan ordenar el proceder de las actividades, con el mínimo de riesgos para el personal, reforzado con un plan de emergencia, donde se establezca el paso a paso a seguir en caso de alguna emergencia, ya sean estas accidentes, incendios, explosiones, derrames etc.

Estas medidas de prevención serán reforzadas con charlas de seguridad que el Supervisor de Operaciones entregará a su personal a cargo, en cada turno de trabajo.

8.2.5. Equipos, herramientas y materiales necesarios para la mantención de condiciones de seguridad

Para asegurar la mantención de las condiciones de seguridad se utilizarán los siguientes medios de difusión y/o elementos de protección:

- Pizarra del Comité Paritario de Higiene y Seguridad (en caso de aplicar).
- Uso de herramientas acorde a lo que fueron diseñadas.
- Guantes de diferentes tipos (anticorte, nitrilo, dieléctricos, cabritilla, etc.).
- Antiparras de seguridad.
- Mascarilla normales y con filtros mixtos para personal de mantención, acorde a la actividad desarrollada.
- Protección auditiva, acorde a la actividad desarrollada.
- Zapatos de seguridad.
- Bloqueador solar.
- Disposición de señalética de seguridad.
- Conos, cadenas y/o barreras tipo *new jersey*, para segregación de las actividades.
- Sistema Personal de Detención de Caídas (línea de vida, cabo de vida, etc.) para el personal que realice actividades en altura.
- Ropa de trabajo para el personal, adecuada al desarrollo de sus funciones.

8.2.6. Medidas de mantención y aseo de las distintas instalaciones

La mantención y aseo de las instalaciones se realizará en forma diaria, con personal propio y/o contratista, quienes serán los responsables de mantener el orden y el aseo en ellas, para el correcto y apropiado uso de los pasajeros y usuarios en general.

8.2.7. Medidas orientadas a detectar y solucionar los problemas de accidentes o de cualquier otra naturaleza que se produzcan en la concesión

Se dispondrán medidas preventivas que ayudarán a desarrollar las actividades sin accidentes. Para esto se realizarán inspecciones y observaciones de conducta, buscando detectar problemas en las instalaciones y/o malas conductas de los trabajadores. Asimismo, se realizarán Análisis Seguros de los Trabajos (AST) para todas aquellas funciones de explotación del Aeropuerto, desarrolladas por el personal de la Concesionaria.

8.2.8. Mantención de elementos de seguridad, señalización y demarcación del Área de Concesión.

Se dispondrá de un área de almacenamiento de elementos de seguridad, señalización y demarcación, tales como conos, barreras tipo new jersey y señalética afín.

8.3. **Riesgos identificados y sus medidas de prevención**

Los principales riesgos que se identifican para la Etapa de Explotación y que han sido considerados en la elaboración de este Plan son los siguientes:

8.3.1. Riesgos de Accidentes dentro del Área de Concesión

Corresponden a contingencias de seguridad ocupacional de tipo industrial durante el desarrollo del Proyecto.

Caídas desde Altura

Durante el desarrollo de la etapa de explotación de la concesión eventualmente se ejecutarán actividades en altura, las que pueden originar este tipo de accidentes a los trabajadores. Estas situaciones son causadas generalmente por actos y/o condiciones inseguras o por no utilizar el equipo de protección personal en forma correcta, ante lo cual será el funcionario a cargo de los trabajadores que desempeñen estas tareas quien verificará que este tipo de situaciones no acontezcan.

Heridas Corto Punzantes

Las heridas corto punzantes ocurren por actos inseguros de los trabajadores y por no usar los equipos de protección personal adecuados. Dado lo anterior:

- El personal deberá recibir capacitación en prevención de daños y respuesta a emergencias.
- Se deberá revisar la condición y estado de las estructuras y componentes que estarán sujetos a actividades de mantenimiento.
- El personal deberá contar con el equipo de protección personal (EPP), según la actividad a desarrollar (casco, guantes, etc.), el cual debe estar en perfecto estado y siempre disponible.
- En caso de generarse incidentes la persona será auxiliada inmediatamente.

Electrocución

Esta contingencia se presenta debido a acciones o condiciones inseguras en que incurre el personal por el desconocimiento de las normas básicas y las técnicas de seguridad.

Existen 2 tipos de contacto eléctrico:

- Contactos Directos: Aquellos en que la persona entra en contacto con una parte activa de los materiales y equipos, considerando como partes activas a los conductores bajo tensión en servicio normal.
- Contactos Indirectos: Son los contactos de personas con masas puestas accidentalmente bajo tensión. Se produce cuando un individuo entra en contacto con algún elemento que no forma parte del circuito eléctrico y que en condiciones normales no debería tener tensión, pero que la ha adquirido accidentalmente. Los más frecuentes se producen por un defecto de aislamiento; por ejemplo la rotura del aislamiento de uno de los conductores de entrada a un aparato, que produce un contacto eléctrico entre dicho conductor y la masa del aparato. Si una persona toca la masa cerrará el circuito y se someterá a una tensión igual a la existente entre el aparato y tierra.

Las precauciones mínimas que se deben adoptar para trabajar en instalaciones son las siguientes:

- Abrir, con corte visible, todas las fuentes de tensión.
- Enclavamiento o bloqueo, si es posible, de los aparatos de corte.
- Reconocimiento de la ausencia de tensión.
- Poner a tierra y en cortocircuito todas las fuentes de tensión.
- Delimitar la zona de trabajo mediante señalización o pantallas aislantes.

8.3.2. Riesgo de incendios

Se contará con equipos de extinción de incendios cuyo tipo, potencial de extinción y capacidad estarán establecidos de acuerdo a los materiales combustibles o inflamables que existan en las diferentes instalaciones del área de concesión. El número total de extintores, su ubicación y señalización dependerá de la superficie total a proteger y se realizará de acuerdo a lo establecido en el D.S. Nº594/99 sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo y a las normas pertinentes.

Los extintores se utilizarán sólo para atacar incendios incipientes, para lo cual el personal será instruido y entrenado por personal de la Mutualidad de Seguridad asociada a la Sociedad Concesionaria. En caso de incendios de mayor magnitud, se deberá contar con el apoyo de Bomberos, por lo que el personal procederá a evacuar el área.

Además de lo anterior se contemplan las siguientes medidas preventivas:

- Revisión periódica del correcto estado del sistema de extinción de incendios.
- Implementación y revisión de la señalética y demarcación apropiada para la información de las vías de escape y zonas de seguridad al interior del área de concesión.
- Realización, en coordinación con el Profesional Asesor en Prevención de Riesgos, de simulacros de evacuación hacia las zonas de seguridad de las instalaciones, ensayando las metodologías de acción y el desempeño de roles a asumir frente a este tipo de eventos.
- Capacitación al personal sobre el uso de los elementos de extinción de incendios.
- Disposición clara y oportuna de la información de contacto de las Instituciones de apoyo ante estas situaciones (Bomberos, Carabineros de Chile, DGAC, etc.).

8.3.3. Riesgos de eventos naturales

Las acciones están establecidas a través de procedimientos de entrenamiento, en el que se identificarán las zonas de seguridad durante la etapa de operación del Proyecto y se capacitará al personal mediante simulacros. Por otra parte, previamente se deberán demarcar las Zonas de Seguridad vigentes en caso de sismos, las que deberán estar alejadas de cualquier construcción o edificio.

8.3.4. Criterios que se deben cumplir como Concesión

Proteger en primer lugar a las personas y en segundo lugar al medio ambiente, y poseer la capacidad de mantener a las personas seguras de riesgos actuales o potenciales. La concesión debe cumplir con la legislación vigente en cuanto al resguardo de la salud y seguridad de las personas, el medio ambiente

y evitar posibles accidentes que pudieran ocurrir, por lo que deberá ejecutar medidas de prevención de riesgos tendientes a eliminarlos.

Proteger cada uno de los elementos ambientales identificados en el desarrollo del Programa. Se deben proteger elementos ambientales identificados, por lo que a medida que incorporen aspectos o impactos ambientales, la concesión deberá actualizar sus planes de prevención.

Disponer de personal, equipos, herramientas y materiales requeridos en el sitio afectado por una emergencia. Se debe disponer en todo momento de personal y equipos para lograr una buena respuesta ante emergencias que pudieran ocasionarse.

Establecer y mantener una estrecha comunicación y coordinación, a través del Inspector Fiscal, con la DGAC, Bomberos, Carabineros de Chile y otros Servicios Públicos, de manera de obtener recursos y un conocimiento actualizado de las responsabilidades de cada organización en el caso que tuvieran que responder ante una emergencia y coordinar asistencia mutua en la respuesta a dicha emergencia.

Establecer reuniones periódicas con otras organizaciones relacionadas con la Concesión, para coordinación y análisis de observaciones que puedan surgir en el transcurso del tiempo.

9. Programa de Control de Accidentes y Contingencias

El Programa busca administrar las posibles emergencias que puedan ocurrir durante la etapa de explotación, basándose principalmente en los criterios de salvaguardar la integridad físicas de las personas, disminuir el daño en las instalaciones y equipos existentes en el recinto, así como también minimizar el impacto al entorno (medio ambiente).

Dado lo anteriormente señalado, el presente documento persigue específicamente:

- Describir el plan de medidas de contingencias que se relacionan con los siguientes incidentes:
  - Accidentes en el área de concesión.
  - Derrames de sustancias peligrosas.
  - Incendios.
  - Explosión.
  - Accidentes de trabajadores.
  - Eventos naturales.
- Restablecer las operaciones en el mínimo de tiempo y con pérdidas mínimas aceptables.
- Reforzar la respuesta de control de todos los trabajadores, frente a situaciones de alto riesgo, que requieren una participación eficiente en las operaciones de emergencia.

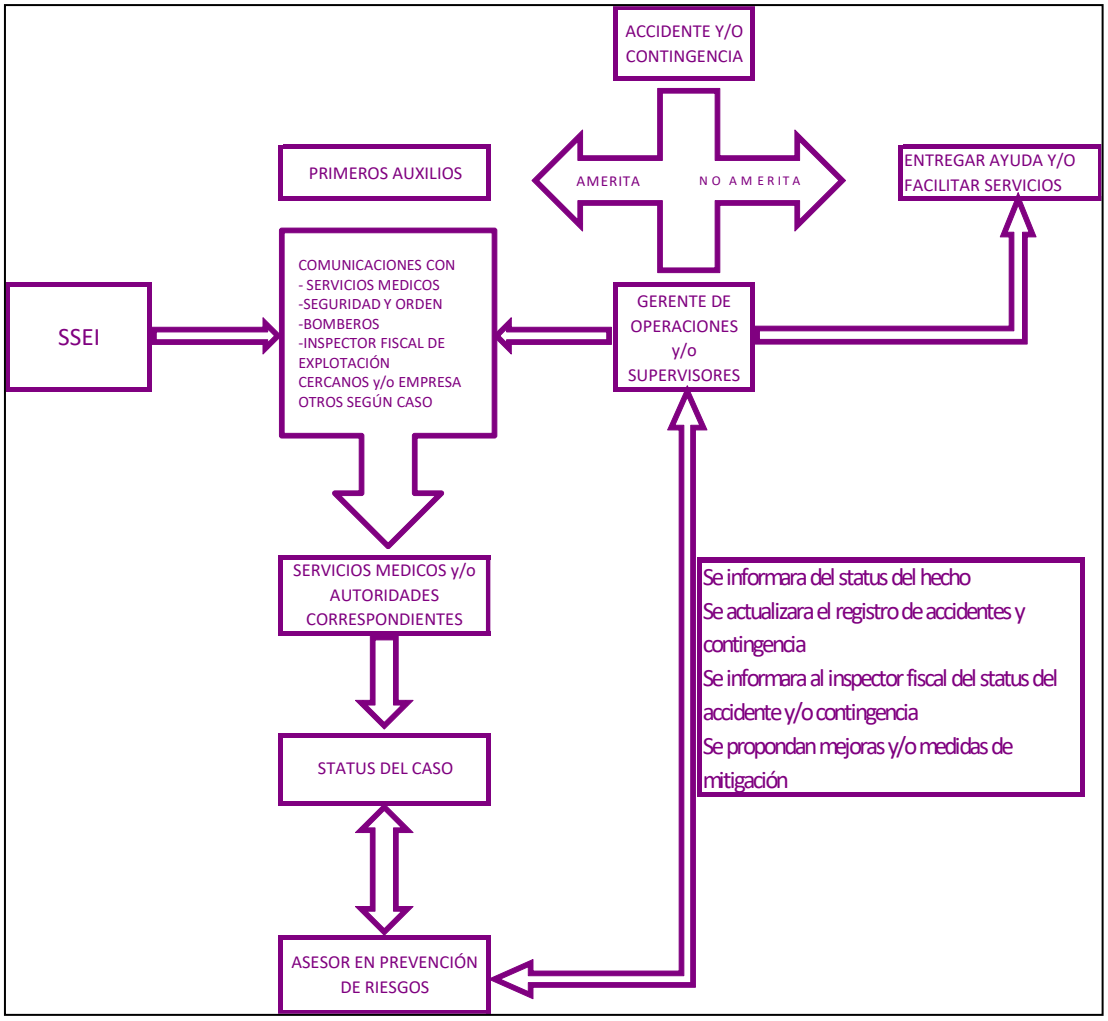
9.1. Trazabilidad

El Programa se enmarcada en cómo el concesionario abordará momentos de emergencia ocurridos en el Aeropuerto, en particular en el Terminal de Pasajeros. Para ello participará activamente de reuniones con personal DGAC y subconcesionarios, respecto a cómo enfrentar este tipo de emergencias.

Para cumplir con los procedimientos a cabalidad, el personal de la Concesionaria cuenta con los números telefónicos directos de los servicios de urgencia respectivos, para usuarios del aeropuerto y trabajadores de la concesión.

Todo el procedimiento de atención de accidentes o contingencias será registrado por personal de la concesionaria. Se incluirá nombre de los afectados, causas del accidente, atención prestada e información de derivación de atención, con la finalidad de generar la investigación respectiva de lo sucedido.

Con el objetivo de establecer esquemáticamente las responsabilidades y procedimientos a efectuar frente a sucesos de contingencia, a continuación se muestra el diagrama de flujo correspondiente:



En lo que respecta a otras situaciones de contingencia, cuyas causas y consecuencias sobrepasen las leyes de orden y sean consideradas como delito, se mantendrá un contacto directo con la Policía de Investigaciones y con Carabineros de Chile.

Toda la información y contacto será transmitida en su oportunidad a todo el personal de la Concesionaria al igual que a los subconcesionarios. Asimismo, el personal de seguridad aplicará metodologías de seguridad internas de la compañía, a fin de contactar de la manera más rápida a las entidades de seguridad y orden local.

9.2. Energía y Telecomunicaciones

Ante la eventual falta de suministro eléctrico y de telecomunicaciones debido a eventos excepcionales tales como incendios, sismos de gran intensidad, inundaciones u otros, para asegurar la continuidad de

funcionamiento del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá contar con un equipo de generación eléctrica y un teléfono satelital a ubicarse en las oficinas del Inspector Fiscal.

En el caso de falta de suministro eléctrico en el Terminal de Pasajeros, se dispone igualmente de un grupo generador de respaldo, destinado a suplir el funcionamiento de aquellos servicios de primera prioridad y que se encuentren conectados al tendido de emergencia.

9.3. Descripción del Programa de Control de Accidentes y/o Contingencias.

9.3.1. Control de Accidentes

En la eventualidad de que ocurran accidentes en el Área de Concesión se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencia	Acción
Accidentes en el Área de Concesión	Avisar al Gerente de Operaciones, quien deberá tomar/disponer, al menos, las siguientes medidas: • Aislar el lugar del accidente (señalización, desvíos u otros según corresponda). • Avisar en forma inmediata al Inspector Fiscal de lo ocurrido, sus consecuencias y las medidas a adoptar. • Dar aviso a la Gerencia de Operaciones del Concesionario; los encargados de comunicaciones serán quienes darán la información oficial a la prensa. • Informar de inmediato al Jefe del Aeropuerto de la DGAC, para que adopte las medidas pertinentes. • Asegurarse que los accidentados hayan sido trasladados a centros de atención médica, en caso contrario, contar con un formulario firmado por el accidentado de no aceptar ser trasladado a un centro asistencial. • Informar a Carabineros, Bomberos y al Servicio Médico de Urgencia respecto del accidente, si corresponde. • Registrar el accidente en un formulario previamente definido. • Asegurarse que las compañías de seguros involucradas han sido informadas en forma oportuna.

Tabla 1. Acciones a adoptar frente a accidentes en el Área de Concesión.

9.3.2. Control de derrame de sustancias peligrosas

En la eventualidad de que ocurran derrames de sustancias peligrosas dentro del Área de Concesión se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencia	Acción
Derrame de sustancias peligrosas dentro del Área de Concesión	Se avisará de lo ocurrido al Gerente de Operaciones de la Sociedad Concesionaria, quien tomará/dispondrá las siguientes medidas: • Aislar la zona del derrame. • Determinar, dentro de lo posible, la sustancia derramada. • Avisar en forma inmediata al Inspector Fiscal de lo ocurrido, sus consecuencias y las medidas a adoptar; los encargados de comunicaciones serán quienes darán la información oficial a la prensa. • Se informará de inmediato al Jefe del Aeropuerto de la DGAC, para que adopte las medidas pertinentes. • El Concesionario, en coordinación con la DGAC, determinará la necesidad de solicitar la ayuda de otros servicios para solucionar el derrame (Bomberos u otros). • El Concesionario deberá gestionar el traslado, al lugar del accidente, de todos los equipos y maquinarias que permitan limpiar el derrame en forma rápida y segura, para los trabajadores y el medio ambiente. • Todo residuo generado por la emergencia de derrame será tratado como residuo peligroso (RESPEL), siendo manejado como tal y dispuesto en la bodega de RESPEL para su almacenamiento y posterior disposición final.

Tabla 2. Acciones a adoptar frente a derrames en el Área de Concesión.

9.3.3. Control de incendios

En la eventualidad de que ocurran incendios dentro del Área de Concesión se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencia	Acción
Incendios en el área de Concesión	• Se aislará el lugar del incendio. • Se avisará en forma inmediata al Inspector Fiscal. • Se dará aviso a la Gerencia de Operaciones del Concesionario; los encargados de comunicaciones serán quienes darán la información oficial a la prensa. • Se informará de inmediato al Jefe del Aeropuerto de la DGAC, para que adopte las medidas pertinentes. • El Concesionario, en coordinación con la DGAC, avisará a Carabineros, Bomberos y al Servicio Médico de Urgencia que corresponda. • Se organizará el equipo (previamente entrenado) para utilizar extintores, mangueras de agua u otros elementos que permitan detener fuegos mayores. • Se mantendrán agentes extintores en todos los lugares donde hayan comburentes que podrían quemarse.

Tabla 3. Acciones a adoptar frente a Incendios en el área de concesión.

9.3.4. Explosión

En la eventualidad de que ocurran explosiones dentro del Área de Concesión se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencia	Acción
Explosiones en el Área de Concesión.	• Se dará aviso inmediato al Inspector Fiscal de lo ocurrido, sus consecuencias y las medidas a implementar. • Se aislará y asegurará el lugar del accidente (señalización, desvíos u otros según corresponda). • Se asegurará que Bomberos y Carabineros hayan sido informados de la explosión. • Si hay personas heridas, se procederá a solicitar atención de urgencia y enviarlas de inmediato al hospital, clínica o consultorio más cercano. • Se prohibirá el paso a personas no involucradas en las labores de salvamento en el área afectada. • Si producto de la explosión ocurre un incendio o derrame, se procederá a aplicar los planes de contingencia detallados específicamente para estos riesgos. • Se dará aviso a la Gerencia de Operaciones de la SC; los encargados de comunicaciones serán quienes darán la información oficial a la prensa.

Tabla 4. Acciones a adoptar frente a explosiones en el Área de Concesión.

9.3.5. Accidentes de Trabajadores

En la eventualidad de que ocurran un accidente laboral se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencias	Acción
Accidentes de Trabajadores	• Se aislará y asegurará el lugar del accidente (señalización, desvíos u otros según corresponda). • Se avisará en forma inmediata al Inspector Fiscal de lo ocurrido y las medidas a implementar. • Se dará aviso a la Gerencia de Operaciones del Concesionario; los encargados de comunicaciones serán quienes entregarán información oficial a la prensa. • Se dará atención de primeros auxilios en el área del accidente. • Si el accidente es mayor, se trasladará al herido hasta el centro asistencial más cercano. • Se dará el aviso correspondiente a la Mutual de Seguridad. • Se registrará el accidente. • Se realizara una investigación del accidente, para saber sus causas y medidas de prevención a utilizar, de forma de evitar que vuelva a ocurrir otro accidente de características similares. Además se deberá realizar una charla al personal con el accidente ocurrido, para conocimiento de todo el personal.

Tabla 5. Acciones a adoptar frente a accidentes de los trabajadores.

9.3.6. Eventos Naturales

En la eventualidad de que ocurran eventos naturales se dispondrán las acciones indicadas:

Contingencias	Acción
Eventos naturales	• Se avisará de lo ocurrido al Gerente de Operaciones de la Sociedad Concesionaria, quien tomará las siguientes medidas: • Si producto del evento ocurre un incendio o derrames, se procederá a aplicar los planes de contingencia detallados específicamente para estos riesgos. • Acorde a la magnitud del evento natural y a la situación en que se encuentre el Aeropuerto, debido a dicha contingencia, se avisará lo antes posible al Inspector Fiscal, a fin de que se entere de lo sucedido, del procedimiento realizado y del status en que se encuentra la instalación y los usuarios, si es que hubiesen. • Si hay personas heridas, se procederá a solicitar atención de urgencia y enviarlas de inmediato al hospital, clínica, mutualidad o consultorio más cercano. • Se prohibirá el paso a personas no involucradas en las labores de salvamento al área afectada. • Los encargados de las comunicaciones serán quienes darán información oficial a la prensa.

Tabla 6. Acciones a adoptar frente a eventos naturales en el Área de Concesión.

9.3.7. Otras Consideraciones

En general, ante cualquier accidente o contingencia que se presente durante la etapa de explotación de la concesión, se recomienda:

- Conservar la calma y actuar rápidamente.
- En caso de existir víctimas, se intentará:
- Tranquilizarla y conservar la calma.
- Acomodarla en un lugar seguro de permanencia.
- Prestar la ayuda estrictamente necesaria, de lo contrario, se esperará la acción de personal especializado.
- Registrar la mayor información posible de los hechos ocurridos.

10. Actividades de mantenimiento de Áreas verdes.

Las actividades propias de la conservación de las áreas verdes del proyecto se ajustarán a lo establecido en el correspondiente Programa de Mantención de Áreas Verdes que esté vigente y se incluirá un detalle de lo realizado en cada Informe de Seguimiento de Desarrollo Sustentable.

11. ANEXOS

Sin anexos.

ANEXO 23

PLAN DE CONSERVACIÓN DE LA OBRA

PLAN DE CONSERVACIÓN DE LA OBRA (PSP2)

Concesión
"Aeropuerto Chacalluta de Arica"
XV Región de Arica y Parinacota

Folio Nº01	**Código**	**:**	PLACO-SCAA-002 - Plan de Conservación de la Obra (PSP2).
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	09
	Total de Páginas	**:**	31

Original PLACO-SCAA-002 – Plan de Conservación de la Obra.
Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Octubre 2025	
Jefe de Operaciones y mantenimiento	David Restrepo Salazar	Octubre 2025	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2025	
Jefe de Operaciones y Mantenimiento	David Restrepo Salazar	Octubre 2025	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2025	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observada mediante el ORD. IF CE N°2219/2023.-
02	Observada mediante el ORD. IF CE N°2334/2023.-
03	Observada mediante el ORD. IF CE N°2436/2023.-
04	Observada mediante el ORD. IF CE N°2558/2023.-
05	Enviado mediante GO-SCAA-3241-23
06	Observada mediante el ORD. IFE ARI N°0008/2025.-
07	Observada mediante el ORD. IFE ARI N°0051/2025.-
08	Observada mediante el ORD. IFE ARI N°0061/2025.-
09	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Octubre 2025
01	Archivo de Libro de Explotación (SCAA)	Octubre 2025

ÍNDICE

1. OBJETIVO 7
2. ALCANCE 7
3. RESPONSABILIDADES 7
3.1. GERENTE DE OPERACIONES 7
3.2. JEFE DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO 7
3.3. SUPERVISORES DE OPERACIONES 7
4. REFERENCIAS 7
5. DEFINICIONES 7
6. PLAN DE CONSERVACIÓN 8
6.1. GENERALIDADES 8
6.2. POLÍTICA DE CONSERVACIÓN 8
6.3. CONDICIONES GENERALES 9
6.4. A. OBRAS CIVILES 9
6.4.1. A.1 MUROS 9
6.4.2. A.2 TECHOS 10
6.4.3. A.3 CIELOS 10
6.4.4. A.4 PUERTAS Y VENTANAS (NO INCLUYE PUERTAS AUTOMÁTICAS) 11
6.4.5. A.5 PISOS 12
6.4.6. A.7 ESTRUCTURAS METÁLICAS 12
6.4.7. A.8 PAVIMENTOS VIALES (INCLUYE VIALIDAD, ACERAS) 13
6.5. B. EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS 14
6.5.1. B.1 PUENTES DE EMBARQUE 14
6.5.2. B.2 ESCALERAS MECÁNICAS 14
6.5.3. B.3 ASCENSORES 15
6.5.4. B.4 MONTACARGAS 15
6.5.5. B.5 PUERTAS AUTOMÁTICAS 16

6.5.6. B.6 ACCESO A ESTACIONAMIENTOS 16

6.5.7. B.7 SISTEMA DE EXTRACCIÓN DE AIRE 16

6.5.8. B.8 CINTAS TRANSPORTADORAS DE EQUIPAJE 17

6.5.9. B.9 EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO 17

6.5.10. B.10 PESAS 18

6.5.11. B.11 MÁQUINA DE RX. 18

6.5.12. B.12 SISTEMA HVLS 19

6.6. C. SERVICIOS DE ELECTRICIDAD 19

6.6.1. C.1 CIRCUITO DE ALUMBRADO 19

6.6.2. C.2 CIRCUITO DE FUERZA 19

6.6.3. C.3 CIRCUITO DE ILUMINACIÓN DE EMERGENCIA 19

6.6.4. C.5 TABLEROS ELÉCTRICOS 20

6.6.5. C.6 GENERADOR 20

6.6.6. C.7 CÁMARAS ELÉCTRICAS 20

6.6.7. C.8 SUBESTACIÓN ELÉCTRICA 20

6.6.8. C.9 PANELES FOTOVOLTAICOS 21

6.6.9. C.10 SERVICIO DE ENCHUFES PARA CARGA DE DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS 21

6.7. D. SERVICIO DE AGUA POTABLE 21

6.7.1. D.1 RED DE AGUA POTABLE 21

6.7.2. D.2 GRIFERÍA Y FITTINGS 22

6.8. E. SERVICIOS DE ALCANTARILLADO 23

6.8.1. E.1 RED DE ALCANTARILLADO 23

6.8.2. E.2 CÁMARAS DE REGISTRO 23

6.8.3. E.3 PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS (116M3/DÍA) 23

6.8.4. E.4 COLECTOR/ELEVACIÓN DE AA SS 24

6.8.5. E.5 INCINERADORES DE DESECHOS 24

6.9. F. SERVICIO DE GAS LICUADO 24

6.9.1. F.1 ESTANQUES DE ALMACENAMIENTO (4M^3) 24

6.9.2. F.2 RED DE GAS 24

6.10. G. SERVICIO INFORMACIÓN AL PASAJERO 25

6.10.1. G.1 SISTEMA FIDS 25

6.10.2. G.2 SISTEMA PAS 25

6.10.3. G.3 SISTEMA DE ENTRETENCIÓN 25

6.10.4. G.4 SERVICIO DE CONEXIÓN INALÁMBRICA A INTERNET 25

6.10.5. G.5 TÓTEM DE AUTO CONSULTA 26

6.10.6. G.6 SERVICIO DE INFORMACIÓN AL PASAJERO. 26

6.11. H. SISTEMA CONTRA INCENDIO 26

6.11.1. H.1 EXTINTORES 26

6.11.2. H.2 SISTEMA AUTOMÁTICO 27

6.12. I. RETIRO DE BASURA 28

6.12.1. I.1 PLAN DE RETIRO DE BASURA 28

6.13. J. MANTENIMIENTO DE ÁREAS VERDES 28

6.13.1. J.1 PLAN DE MANTENIMIENTO 28

6.13.2. J.2 PLANTA DE RIEGO 29

6.14. K. LIMPIEZA Y ASEO 29

6.14.1. K.1 PLAN DE LIMPIEZA Y ASEO 29

6.15. L. VARIOS 29

6.15.1. L.1 MOBILIARIO 29

6.15.2. L.2 SEÑALÉTICA 30

6.15.3. L.3 DEMARCACIONES 30

6.15.4. L.4 CELOSÍAS Y MALLA MOSQUITERA 31

6.15.5. L.5 CERCOS 31

6.15.6. L.6 DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS 31

6.15.7. L.7 LETRERO MONUMENTAL DE OBRA.....31

6.15.8. L.9 ÁREAS PARA PUBLICIDAD Y PROPAGANDA 32

6.15.9. L.10 SISTEMA CONTROL DE ACCESOS.....32

6.15.10. L.11 SISTEMA CCMS.....33

6.15.11. L.12 SISTEMA DE COMUNICACIÓN DE VOZ Y DATOS 33

7. ANEXOS.....33

1. OBJETIVO

El presente documento guarda relación con lo dispuesto en el artículo 1.10.5 de las Bases de Licitación para la Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, referente a las obligaciones asumidas por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. en materia del cumplimiento de los estándares de mantenimiento y conservación de la obra, equipamiento e instalaciones y/o áreas de lo señalado en las Bases de Licitación, desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Obras o PSP 2.

2. ALCANCE

El presente documento abarca un consolidado de la información correspondiente al Plan de Conservación de las Obras que regirá desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Obras o PSP 2.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

- Conocer y revisar el presente documento en su totalidad.
- Aplicar y velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente documento.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

- Elaborar, conocer y revisar el presente documento en su totalidad.
- Aplicar y velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

- Conocer el presente documento en su totalidad.
- Aplicar, coordinar y supervisar las labores de mantenimiento establecidas en el presente plan.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

5. DEFINICIONES

BALI : Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

SCAA : Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

IFE : Inspección/Inspector(a) Fiscal de Explotación. Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

AIF : Asesoría de la Inspección Fiscal.

PACO : Programa Anual de Conservación de la Obra.

PLACO: Plan de Conservación de la Obra.

6. PLAN DE CONSERVACIÓN

6.1. Generalidades

El plan de conservación y/o mantención de las obras, equipamiento e instalaciones y/o áreas contenidas en el Área de Concesión, estará orientado a la inspección, revisión, mantención, reparación y/o eventual sustitución de los elementos que pudiesen sufrir deterioro por el normal uso de las instalaciones existentes y/o por el paso del tiempo, para así, mantener el perfecto funcionamiento del Aeropuerto.

6.2. Política de Conservación

La Sociedad Concesionaria ha elaborado un cronograma referencial con la programación de las actividades de mantención y conservación a ejecutar durante el período informado, además de las inversiones referenciales estimadas para cada una de las partidas. Lo anterior bajo el concepto troncal de mantener una inspección periódica y preventiva de los equipos e instalaciones que forman parte del Área de Concesión, definida en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Dado lo anterior, forman parte del presente documento el siguiente anexo:

Formulario N°10 : Plan de Conservación de la Concesión – Etapa de Explotación (ver Anexo 01).

El PLACO se regirá por un mantenimiento preventivo, debido a que este logra evitar la existencia de fallas en los equipos o instalaciones, prolongando su vida útil, como también permite obtener una mayor disponibilidad debido a que se mantienen en condiciones óptimas. Las mantenciones preventivas serán trabajos contiguos al resultado de las inspecciones diarias o los chequeos que aplique el personal de la Sociedad Concesionaria. Este tipo de mantenciones no sólo abarcan lo programado en el PLACO, sino que además involucran trabajos que acorde al uso de ciertas instalaciones y/o equipamiento, resulten necesarias de realizar.

Respecto de las actividades de conservación previstas para aquello equipos electromecánicos que deban cumplir con una cierta rigurosidad en el chequeo de sus sistemas y subsistemas, se considerarán las pautas recomendadas por el fabricante correspondiente, a fin de mantener el estándar de servicio definidos según los diseños propios de cada equipo.

Aun cuando cada una de las estimaciones han sido realizadas considerando actividades de carácter preventivo, cabe destacar que ellas son sólo referenciales y no obligará a la Sociedad Concesionaria a ejecutar las cantidades allí consideradas, puesto que sólo se repararán y/o reemplazarán aquellos elementos que así lo ameriten, por motivos de daños y/o desgaste.

Finalmente, es importante destacar que la Sociedad Concesionaria, procurará programar todos y cada uno de los trabajos a realizar, de tal forma que, produzcan la mínima interferencia en el normal funcionamiento y/u operación del Terminal de Pasajeros, mitigando al máximo las molestias inherentes a los mismos, generando las coordinaciones adecuadas y de tiempo prudente, junto a la Inspección Fiscal del Aeropuerto.

6.3. Condiciones Generales

A continuación, se detallan la totalidad de los ítems que conforman el Plan de Conservación de las Obras desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP2, junto a sus respectivas especificaciones técnicas:

6.4. A. Obras Civiles

6.4.1. A.1 Muros

Se controlará el desprendimiento y/o fisuras o grietas que se produzcan en elementos no estructurales y que sean visualmente apreciables en los recubrimientos de pintura, concreto y/o tabiques. En el caso de la pintura, si se presentasen manchas visibles, se procederá a la limpieza; o en su defecto, aplicación de pintura.

En el caso de la cerámica, en particular las ubicadas en muro de baños, se procederá a reemplazar las unidades sueltas o fracturadas.

En cuanto a tabiques, serán reparados y/o remplazados en el caso que se requiera, con posterior aplicación de pintura.

Y, por último, muros sólidos serán reparados y pintados según sea el caso.

En casos de fisuras o grietas en elementos estructurales, se consultará con los asesores del área de la Sociedad Concesionaria, a fin de definir las medidas a tomar para las reparaciones pertinentes.

6.4.2. A.2 Techos

El énfasis en la mantención de la cubierta será para evitar el efecto de la corrosión, por esto periódicamente se realizarán chequeos que permitan detectar posibles focos del efecto ya mencionado, colocando especial atención en las zonas de unión y fijación de planchas, para evitar filtraciones.

En caso de detectarse defectos o elementos en mal estado, se procederá a reparar o reemplazar, según sea la condición de gravedad de los daños. Cualquier reposición será efectuada con materiales de características similares o superiores a los originales, respetando color y diseño.

Se realizará chequeo y mantenimiento preventivo a cuerda de vida (en caso de existir), asegurando el buen estado del elemento.

Se considerará la revisión y eventual reposición de tornillos y/o clavos, sellado de junturas y la revisión del sistema de aislación de cubierta (lana mineral, considera conservación y mantención, en caso de ser necesario).

6.4.3. A.3 Cielos

- Cielos tipo americano. (A.3.a).

Se procederá a realizar una revisión periódica y visual del estado y nivelación de las palmetas. De producirse cambios notorios en su forma física y/o decoloración, se realizará la reparación o bien sea el caso, el cambio de estas por elementos de igual o superior calidad y diseño; por otro parte, en caso de existir problemas de nivelación se revisará la estructura soportante.

- Cielos de vulcanita. (A.3.a).

Se observarán las uniones entre planchas de modo que no presenten fisuras, grietas o diferencias de nivel apreciables a simple vista. De ser necesaria alguna reparación, ésta consistirá en el reemplazo de la junta con “huincha plástica”, empastado de la unión, lijado, pintura (2 manos como mínimo) en el sector afectado. Del mismo modo, no se aceptarán grietas y zonas con plancha quebrada; en este caso, se cambiará toda la plancha siguiendo el mismo procedimiento anterior.

- Cielos de madera (incluye vigas). (A.3.b).

Se inspeccionarán en todos los sectores de la zona concesionada, tanto interior como exterior, en búsqueda de anomalías en este tipo de cielos. En caso de que estos requieran una mantención mayor, se realizarán eventuales reparaciones con materiales de calidad igual o superior a los existentes, realizando seguimiento al tratamiento si este lo requiere.

Se realizará un control anual sobre la presencia o no de agentes xilófagos, el que preliminarmente tendrá un carácter visual y se complementará con un diagnóstico utilizando equipos y/o instrumentos de medición apropiados. Esto último se realizará sobre un determinado número de vigas, cuyo criterio de selección atenderá lo recomendado por el especialista a cargo de dicha labor.

6.4.4. A.4 Puertas y Ventanas (no incluye puertas automáticas)

- Puertas (A.4.a)
- Ventanas y vidrios (A.4.b)
- Marcos
- Quincallería

La quincallería de todas las puertas se inspeccionará de forma periódica, constatando que se mantengan en buen estado sus bisagras, quicios, chapas, picaportes, tiradores y topes. En el caso de encontrar alguno de estos elementos en mal estado se procederá a su reparación, o bien su reemplazo, según requerimiento.

Las puertas, ventanas, vidrios y marcos se revisarán periódicamente, para verificar que se encuentren a plomo y mantengan la escuadra, inspeccionando el proceso de abertura-cierre sin atascamientos. Se considerará revisar y/o ajustar bisagras, chapas, tiradores, burlete, tornillos y sujeción.

Se inspeccionarán las mamparas de vidrio del edificio terminal de pasajeros de forma periódica, constatando que se mantengan en buen estado, y se revisarán y/o ajustarán burletes, tornillos y sujeciones; en el caso de encontrar alguno de estos elementos en mal estado se procederá a su reparación, o bien su reemplazo, según requerimiento. Se revisará que la madera de puertas y/o ventanas no sufra de levantamientos y la pintura mantenga una presentación acorde con el resto del edificio. De verse alterado alguno de estos puntos, se procederá a su reparación o reemplazo si se estima que el daño es mayor.

6.4.5. A.5 Pisos

- Porcelanatos
- Alfombras
- Pisos de Goma

Los pisos sujetos a alto tráfico, esto es, porcelanatos, alfombras y gomas, se inspeccionarán de forma periódica, proceso que consistirá principalmente en la detección de elementos sueltos, trizados, quebrados, descascarados, despegados, manchados y/o desgastados. En cualquiera de los casos anteriores, la zona afectada deberá ser levantada y repuesta con materiales de la misma calidad y diseño.

En el caso de los porcelanatos, se considera la reposición de fragüe donde se requiera y, en caso de ser necesario, se propondrá su reemplazo según disponibilidad de material en el mercado chileno, el que será sometido a aprobación por la Inspección Fiscal. En el caso de las alfombras y gomas, la atención estará puesta en su desmanchado en forma periódica; si se visualizase desprendimiento, se procederá a reparar la zona, más si se detectan deterioros irreversibles, se procederá a la reposición de las áreas afectadas.

En aquellos sectores en que se efectúen trabajos de reparación se tendrá especial cuidado en señalizar adecuadamente la zona, a fin de evitar accidentes que pudiesen afectar a los usuarios del Terminal.

6.4.6. A.7 Estructuras Metálicas

- Revestimiento metálico en muros
- Costaneras de techo
- Vigas
- Carpintería Metálica
- Columnas o Pilares (soporte techo)
- Escaleras verticales.
- Tapas y/o marcos de cámara de registro.

Se revisará detalladamente la estructura, constatando que no existan indicios de oxidación. Se revisarán con especial atención los lugares susceptibles a la corrosión, tales como el contacto entre la estructura y otros metales, los lugares que puedan concentrar humedad, como también las placas base, para evitar filtraciones.

En caso de encontrar zonas corroídas en estructuras pesadas (vigas, pilares, entre otras), se procederá a realizar en primera instancia un levantamiento de la situación, para luego analizar el proceder de la

reparación. En los casos leves, en especial barandas metálicas de protección a ventanales, marcos y puertas, se procederá a una limpieza manual-mecánica de la zona afectada; por otra parte, cuando se trate de estructura liviana y que es poco visible se realizará un cepillado de la misma, para aplicar anticorrosivo y luego pintura a estructuras metálicas. Cada una de las opciones anteriores considera las respectivas terminaciones de la zona tratada.

Se considerará la inspección del estado de conservación y/o mantenimiento de barra discapacitados, ubicadas en servicios higiénicos, barras de escaleras, protección de postes y bolardos ubicados en estacionamientos públicos, junto con la inspección y/o reposición de tornillos y revisión de sujeciones.

6.4.7. A.8 Pavimentos viales (incluye vialidad, aceras)

El Concesionario deberá ejecutar los siguientes tipos de mantenimiento: localizado de emergencia, localizado preventivo y global preventivo, conforme a lo establecido en las Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión, en particular, el "Plan de Mantenimiento Infraestructura Horizontal – Aeropuerto Chacalluta de Arica", señalado en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación. Será responsabilidad del Concesionario actuar oportunamente para mantener el coeficiente de roce dentro de los rangos exigidos.

Las actividades de mantención comprenderán la vialidad y aceras, dentro del Área Concesionada, revisando su estado mediante inspecciones visuales periódicas para detectar derrames de combustible, lubricantes y/o solventes, de manera de removerlos en forma inmediata y en el menor tiempo posible antes que sean absorbidos, evitando de esta forma el deterioro de la capa asfáltica.

En el caso de las soleras, se verificará el estado de conservación, y según se requiera, se procederá con la reparación de su estructura. Sólo en caso de un daño irreversible, se procederá con el reemplazo del elemento que corresponda.

En aquellos sectores en que exista daño o agrietamiento (pavimento o aceras), se efectuará mantención correctiva con material de características iguales o superiores al original, programando los trabajos de manera tal que no interfieran el normal funcionamiento del Aeropuerto. Lo anterior se realizará anualmente, considerando los resultados obtenidos a partir de/los Informe/s que se realice/n semestralmente en el marco del Sistema de Administración de Pavimentos (PCI).

Las eventuales mantenciones y/o reparaciones se realizarán de manera programada a objeto que no afecten el funcionamiento normal del Aeropuerto y con materiales acorde a la zona a tratar, considerando los flujos de tránsito y factores climáticos correspondientes.

También se considera la inspección y pintado de señalización horizontal en estacionamiento público, estacionamiento de buses, minibuses y vialidad dentro del Área Concesionada, y mantención y/o reposición de tachas reflectantes cuando presenten deterioro.

6.5. B. Equipos Electromecánicos

6.5.1. B.1 Puentes de Embarque

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria realizando inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado y funcionamiento.

El mantenimiento preventivo global de los puentes de embarque, tanto el circuito de control y eléctricos, revisión de puertas, ruedas, límite de giro y carrera, mecanismo de alarma, interruptores, limitadores de falla, nivelador automáticos, fuelle, partes móviles y del sistema motriz, control de velocidad y desplazamiento, estado de frenos, engrase de cadenas y rodamiento, entre otros, será efectuado por personal idóneo (ya sea propio o externo), el que prestará estos servicios de forma periódica de acuerdo a las recomendaciones de cada fabricante. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

Conforme sea realizado el mantenimiento preventivo global, este será respaldado mediante documentación detallando las tareas realizadas, la cual será anexada en el informe del cumplimiento del PACO que corresponda.

6.5.2. B.2 Escaleras Mecánicas

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria realizando inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado.

El mantenimiento preventivo global de las escaleras mecánicas, a sus partes como sistema eléctrico, sistema de seguridad, paradas de emergencia, reguladores de velocidad, revisión de motorreductores, revisión de cadena de transmisión de motor, ajuste de frenos, chequeo de polea dentada y cadena de arrastre, revisión de estado de peldaños y sus componentes, entre otros, será efectuado por personal externo experimentado, el que prestará estos servicios en forma periódica de acuerdo a las recomendaciones de cada fabricante. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

Conforme sea realizado el mantenimiento preventivo global, este será respaldado mediante documentación detallando las tareas realizadas, la cual será anexada en el informe del cumplimiento del PACO que corresponda.

6.5.3. B.3 Ascensores

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria realizando inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado.

El mantenimiento preventivo global de los ascensores como sistema eléctrico, sensores y botoneras, revisión de puertas, unidad de control de maniobra, nivel de parada, elementos de seguridad, componentes de la cabina, sistema hidráulico, limpieza y lubricación de partes móviles, calibración de los equipos y conjunto mecánico (cadenas, piñones, motor, rieles, tensores, entre otros), será efectuado por personal externo experimentado, el que prestará estos servicios en forma periódica de acuerdo a las recomendaciones de cada fabricante. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

Conforme sea realizado el mantenimiento preventivo global, este será respaldado mediante documentación detallando las tareas realizadas, la cual será anexada en el informe del cumplimiento del PACO que corresponda.

6.5.4. B.4 Montacargas

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria realizando inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado.

El mantenimiento preventivo global de los ascensores como sistema eléctrico, sensores y botoneras, elementos de seguridad, revisión de puertas y componentes de la cabina, sistema hidráulico, unidad de control de maniobra y nivel de parada, conjunto mecánico (cadenas, piñones, motor, rieles, tensores, entre otros), será efectuado por personal externo experimentado, el que prestará estos servicios en forma periódica de acuerdo con las recomendaciones de cada fabricante. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

Conforme sea realizado el mantenimiento preventivo global, este será respaldado mediante documentación detallando las tareas realizadas, la cual será anexada en el informe del cumplimiento del PACO que corresponda.

6.5.5. B.5 Puertas Automáticas

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado.

El mantenimiento global preventivo de las puertas automáticas como inspección de sensores y motor, revisión de tarjeta eléctrica, ajuste y alineamiento marcos de puerta, revisión y ajuste de límite de carrera, de deslizamiento, tracción y/o velocidad de apertura y cierre, revisión de correderas y amortiguadores entre otros, será programado siguiendo las recomendaciones de cada fabricante. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

6.5.6. B.6 Acceso a Estacionamientos

El sistema de Accesos a Estacionamientos será mantenido en óptimas condiciones de funcionamiento mediante la inspección periódica, revisando y verificando el correcto funcionamiento del monitor del sistema de información de estacionamientos disponibles, las barreras de entrada y salida, en particular, revisión de engranajes, resortes, relay de apertura y cierre manual, limpieza de contactos de fuerza y control, reapriete de pernos de fijación y tensor de pluma, comprobar estado de UPS (si aplica), software, citófonos, lectores de ticket e impresora de ticket, revisión de ATM

Cabe destacar que, ante eventuales reemplazos de piezas, estas serán de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del fabricante.

Si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.5.7. B.7 Sistema de Extracción de Aire

Los equipos, conductos, celosías y correas de transmisión se mantendrán operativos de forma permanente. Se revisarán los equipos periódicamente de forma preventiva por personal de la Concesionaria, lubricando sus piezas móviles, revisando circuitos eléctricos, limpieza y/o cambio de filtros, limpieza de rejillas de los ductos de extracción, verificación del funcionamiento de motor y/o polea de turbina, entre otros. En caso de detectarse fallas se procederá a la revisión del equipo para su eventual reparación o reemplazo.

Si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.5.8. B.8 Cintas Transportadoras de Equipaje

El mantenimiento de las cintas transportadoras de equipaje será efectuado por personal experimentado ya sea de SCAA o externo, de acuerdo con las recomendaciones de cada fabricante.

Este mantenimiento podrá consistir en una revisión e inspección preventiva, del estado de conservación de pintura del tablero de comandos, estado de conservación y comprobación de funcionamiento de rodamientos y reductores, revisión de velocidad de desplazamiento y tensión de la goma sin fin, revisión de lubricante para detectar materias extrañas, ruidos por desgaste y revisión de alineamiento de seguros y poleas, revisión de alineación de engranajes, tensión de cadenas y alineación de ejes, inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento de interruptor principal del gabinete de control, conectores, luces de indicación, cableado y circuito en puerta, inspección del estado de conservación y funcionamiento de cortina metálica, revisión de contactores, distancia, limpieza y enclavamiento mecánico, inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento de relé, interruptores, transformador y salidas eléctricas en la que además se realiza limpieza y lubricación de partes móviles, verificación del nivel de aceite, fugas, sellos, sensores de atascamiento, balizas, chicharras, paradas de emergencia, tensado y centrado de correas conveyor, revisión de circuitos eléctricos y de control calibración de los equipos y reparaciones menores. También se considera lubricación de engranajes y cadenas, como reparación o cambio de gomas de correas sin fin, si se requiere.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

6.5.9. B.9 Equipos de Aire Acondicionado

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria a todas las partes fijas y móviles, para verificar su estado y el mantenimiento del sistema de climatización, filtros, bombas, sellos y válvulas, uniones tuberías, fittings, limpieza de ductos, arranques eléctricos y filtros A/C.

Se realizará inspección del estado de conservación, mantención rutinaria y comprobación de funcionamiento de cortinas de aire e inyectores de aire. Comprende revisar uniones, tuberías, fittings, arranque eléctrico, entre otros.

La mantención preventiva del estado de conservación de VRV, HEAVY DUTTY, VEX, ROOFTOP y cortinas de aire, será realizado por personal idóneo (propio y/o externo).

todo esto en forma periódica de acuerdo con las recomendaciones de cada fabricante. Estos servicios consisten en una revisión preventiva, en la que además se realiza limpieza y lubricación de partes móviles, calibración de los equipos y reparaciones menores. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

6.5.10. B.10 Pesas

Las pesas de equipaje se mantendrán operativas de forma permanente. Se revisarán los equipos periódicamente en forma preventiva por personal experimentado de la Concesionaria, manteniendo limpias sus piezas móviles y revisando sus circuitos y configuración, nivelación y limpieza de base; además se inspeccionará el estado de conservación y comprobación de funcionamiento de visores y panel de programación de balanzas digitales. En caso de detectarse fallas se procederá a la revisión del equipo para su eventual reparación o reemplazo. Acorde a la mantención que se realice y si ello lo amerita, según el estado de conservación del equipo, se efectuará el ajuste y calibración al equipo.

Si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.5.11. B.11 Máquina de RX.

La máquina de RX se mantendrá operativa de forma permanente. Se revisará el equipo periódicamente en forma preventiva por personal de la Concesionaria, manteniendo limpias sus piezas móviles y revisando sus circuitos y configuración. En caso de detectarse fallas se procederá a la revisión del equipo para su eventual reparación o reemplazo. Acorde a la mantención que se realice y si ello lo amerita, según el estado de conservación del equipo, se efectuará el ajuste y calibración al equipo.

Si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

La mantención preventiva del equipo, en zona de equipaje facturado, considera la revisión de monitores, panel de control, accesorios y revisión de UPS externa y/o interna. A lo anterior, se adiciona las recomendaciones realizadas por empresas idóneas que presten el servicio de mantención, tanto en materia preventiva como correctiva. Se deberán disponer las cartillas de mantenimiento generadas por el soporte técnico externo con el detalle de las actividades programadas y realizadas.

6.5.12. B.12 Sistema HVLS

El sistema HVLS se mantendrá operativo de forma permanente. Se revisarán los equipos periódicamente en forma preventiva por personal experimentado de la Concesionaria, verificando el correcto funcionamiento de los ventiladores y revisando sus circuitos, configuración, comprobación de funcionamiento de visores y panel de programación. En caso de detectarse fallas se procederá a la revisión del equipo para su eventual reparación o reemplazo.

Si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.6. C. Servicios de Electricidad

6.6.1. C.1 Circuito de Alumbrado

El plan de mantención considera mantenimiento del sistema de:

- Alumbrado Terminal de Pasajeros (C.1.a).
- Alumbrado Vial (C.1.b).
- Alumbrado Dependencias Exteriores (C.1.c).
- Alumbrado Torres de Iluminación (C.1.d).

En cuanto a luminarias, cableado y artefactos, se incluyen el recambio de ampolletas, tubos fluorescentes y revisión de equipos, regulación, reparación o reemplazo, si fuera necesario. En cuanto a las torres de iluminación de la plataforma comercial de aeronaves, se considera la inspección y chequeo de los equipos de iluminación, encendido, apagado y revisión de sellos. Todos los trabajos señalados serán ejecutados por personal directo de la Sociedad Concesionaria.

6.6.2. C.2 Circuito de Fuerza

Se revisará el estado de enchufes, cajas de derivación y cableado por escalerillas, comprobando su estado en forma visual y midiendo con instrumento los valores de voltaje normales, además de reparar o reemplazar aquellos componentes o cables que así lo ameriten.

6.6.3. C.3 Circuito de Iluminación de Emergencia

Se verificará el estado de letreros e iluminación de emergencia, comprobando su estado y midiendo con instrumento los valores de voltaje normales, además de reparar o reemplazar aquellos equipos que así lo ameriten.

6.6.4. C.5 Tableros Eléctricos

El mantenimiento preventivo consistirá en la revisión visual y posteriormente con instrumentos, de todos los protectores e interruptores de los tableros. En caso de lecturas anormales se constatará en primer lugar el estado de los contactos, los cuales podrán ser limpiados, reapretados o reemplazados según sea el caso. Se mantendrá los tableros de medición y distribución permanentemente limpios, con sus puertas y tapas en perfecto estado, sus sellos intactos y con todas sus leyendas completas y legibles.

Se revisará la disponibilidad de los diagramas unilineales y el estado de conservación de las luces piloto.

6.6.5. C.6 Generador

Se realizará inspección visual junto a pruebas de funcionamiento preventivas en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria, realizando inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado, disponibilidad de combustible, y en cuanto al mantenimiento del generador, se verificará estado de batería, fusibles, disyuntores automáticos, panel de transferencia automática, niveles de lubricantes, refrigerantes, entre otros. Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad o superior que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante; en cuanto a la mantención preventiva del generador será de acuerdo con la recomendación del fabricante.

6.6.6. C.7 Cámaras Eléctricas

El mantenimiento de las cámaras eléctricas será efectuado por personal de la Concesionaria, mediante la inspección visual y eventual limpieza y/o reparación de marcos y tapas. Las tapas de cámara serán pintadas de color amarillo e identificadas según planos AS BUILT.

6.6.7. C.8 Subestación Eléctrica

Se realizará inspección visual preventiva en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria, a ítems como conexión de alimentadores, banco de condensadores, protecciones, estructura, entre otros. Además, se considera una revisión general preventiva, en la que se realizará limpieza, reapriete y eventuales reparaciones menores.

Se considera revisión de tableros, transformadores y celdas de media tensión.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual o superior calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

6.6.8. C.9 Paneles Fotovoltaicos

Se realizará inspección visual junto a pruebas de funcionamiento preventivas en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria, a ítems como conexión de alimentadores, protecciones, estructura, entre otros. Además, se considera una revisión general preventiva, en la que se realizará limpieza, reapriete y eventuales reparaciones menores.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad o superior que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante; en cuanto a la mantención preventiva de los paneles solares será de acuerdo con la recomendación del fabricante.

6.6.9. C.10 Servicio de Enchufes para Carga de Dispositivos Electrónicos

Se realizará inspección visual junto a pruebas de funcionamiento preventivas en forma periódica por el personal de la Sociedad Concesionaria, a ítems como enchufes, puertos USB tipo A, puertos USB tipo C, superficie de carga inalámbrica, protecciones eléctricas, estructuras de soporte, entre otros componentes asociados al servicio de carga. Además, se considera una revisión general preventiva, en la que se realizará limpieza, ajustes y eventuales reparaciones menores.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad o superior que los originales.

6.7. D. Servicio de Agua Potable

6.7.1. D.1 Red de Agua Potable

D.1.a. Estanques de Agua Potable

Se revisará el estado de conservación de los estanques de agua potable de manera que no presenten filtraciones y mantengan un buen estado de funcionamiento durante todo el periodo, realizando limpieza y desinfección de ellos una vez al año. En caso de presentar fallas, estas se repararán. Además, se considera la revisión del sistema de fittings, cañerías, tapas y válvulas.

D.1.b. Sala de Equipos de Presurización AP

La planta de agua potable se mantendrá bajo mantenimiento periódico, según recomendación del fabricante de cada equipo que la compone, a objeto de un integro funcionamiento. Se efectuarán inspecciones diarias, verificación y comprobación de funcionamiento a bombas, estanques hidroneumáticos, bomba dosificadora, presostatos, aislamiento eléctrico, asegurando el buen funcionamiento de esta.

El mantenimiento preventivo a equipos y bombas de impulsión será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual o superior calidad que los originales, siguiendo siempre la recomendación del representante del fabricante.

D.1.c. Red de Agua Potable

Se revisará el estado de conservación de los ductos, uniones, válvulas y llaves en cámaras de registro de la red de agua potable de manera que no presenten filtraciones y mantengan un buen estado de funcionamiento durante todo el periodo, en caso de presentar fallas, estas se repararán. Además, se verificará estado de válvulas de retención y medidores de agua, junto a la comprobación de funcionamiento de bombas de la zona de captación en Quebrada de Escritos.

Se verificará los niveles del PH y nivel de cloro del agua potable del Terminal de Pasajeros.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.7.2. D.2 Grifería y Fittings

Se revisará mensualmente el estado de las válvulas de los artefactos sanitarios de manera que no presenten filtraciones y mantengan un buen estado de funcionamiento durante todo el período. Lo anterior corresponde a desarme, limpieza, lubricación y regulación, según sea el caso, de todos los componentes, partes y piezas que componen la grifería que se utiliza en el aeropuerto (llaves de lavamanos, pulsadores de descarga WC, urinarios y sifones). Según la inspección visual que se realice, se evaluará la reposición de repuestos, partes o piezas de ser necesario.

6.8. E. Servicios de Alcantarillado

6.8.1. E.1 Red de Alcantarillado

La red de alcantarillado deberá estar permanentemente en buen estado, permitiendo la circulación de los flujos en forma expedita y sin presentar fugas, Se considerará la revisión de uniones y estados de sellos, limpieza y estado de conservación en general, efectuando las correcciones necesarias en caso de encontrar filtraciones o daños en los ductos. Aquellos tapones que se produjeren en los afluentes, provocados por el uso normal de las instalaciones, serán removidos en la inmediatez posible por personal de la Concesionaria.

6.8.2. E.2 Cámaras de Registro

El mantenimiento consistirá en la inspección visual y destape de aquellos elementos que presenten obstrucciones, además del pintado y/o reparación de tapas y marcos que permitan mantenerlas siempre visibles e identificadas a distancia, según color y acrónimo señalado en planos AS BUILT.

6.8.3. E.3 Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (116m3/día)

La planta de tratamiento de aguas servidas se mantendrá bajo mantenimiento periódico, según recomendación del fabricante de cada equipo que la compone, a objeto de mantener su íntegro funcionamiento, evitando la emanación de malos olores y la acumulación de lodos en exceso. Se efectuarán inspecciones a todas las partes fijas y móviles para verificar su estado, poniendo especial atención en detectar piezas gastadas, agrietadas o fisuradas, que afecten el integro funcionamiento de la misma.

Se realizará y se comprobará el funcionamiento de sopladores, bombas sumergibles y dosificadoras, revisión de voltaje y amperaje de motores, tablero eléctrico y sistema de impulsión de aguas servidas, revisión y regulación de flujos, limpieza y mantenimiento a sistema de cloración, estado de estanques de hormigón y de fibra de vidrio y sistema de compresión de lodos.

El mantenimiento preventivo a equipos y bombas será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

De ser este el caso, se procederá al eventual reemplazo por piezas de igual o mejor calidad, de aquellos elementos que manifiesten un estado de desgaste tal que pueda comprometer el óptimo funcionamiento de la planta.

6.8.4. E.4 Colector/elevación de AA SS

El mantenimiento preventivo de colectores y planta elevadora consistirá en la verificación y comprobación de estado de bombas sumergibles, sensores de nivel y medición de parámetros eléctricos, el que se realizará según recomendación del fabricante de cada equipo que la compone.

Los productos utilizados para realizar un destape o desincrustación que se de en la red, serán tales que, no afecten la flora bacteriana presentes en la PTAS.

El mantenimiento preventivo a equipos y bombas será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

Los eventuales reemplazos de partes y piezas serán realizados considerando elementos de igual calidad que los originales.

6.8.5. E.5 Incineradores de Desechos

Se verificará funcionamiento y estado de conservación de incineradores. Se chequearán sistema de quemadores, circuitos eléctricos, pintura y limpieza de cámaras de combustión.

6.9. F. Servicio de Gas Licuado

6.9.1. F.1 Estanques de almacenamiento ($4m^3$)

Periódicamente se realizará inspección a los estanques de almacenamiento y al estado de conservación y limpieza interior de la protección metálica instalada sobre los estanques de gas. Cualquier conexión que se vea en malas condiciones será sujeta a cambio inmediato por instalador certificado.

En caso de ser necesaria la mantención correctiva de los estanques de gas y/o de sus componentes, se solicitará a la empresa de gas propietaria de los equipos su mantención y/o reparación.

6.9.2. F.2 Red de Gas

Periódicamente se inspeccionará la red de gas por medio de un instrumento detector, inspeccionando medidores y reguladores de las distintas instalaciones al interior/exterior del Área de Concesión, en busca de fugas o deterioro de las cañerías, las que, ante cualquier modificación que se deba realizar a la red, se informará ante la SEC y éstas se realizarán por instalador certificado.

6.10. G. Servicio Información al Pasajero

6.10.1. G.1 Sistema FIDS

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento del sistema FIDS. Considera cambios de conectores en caso de ser necesario, revisión de monitores, cables y limpieza, instalados en el interior del edificio terminal de pasajeros.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.10.2. G.2 Sistema PAS

Se contempla inspeccionar periódicamente las conexiones de estaciones y parlantes–bocinas, reparando o reapretando aquellas que se encuentren dañadas o sueltas. Considera limpieza de micrófonos, revisión de botoneras bocinas, racks de equipos, revisión de conectores y de cables y, de ser necesario, el cambio de estos componentes. Asimismo, se inspeccionarán las conexiones en los amplificadores y se retirará el polvo acumulado en los mismos, comprobando funcionamiento de UPS y sonoridad del sistema.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.10.3. G.3 Sistema de Entretención

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento del sistema de Entretención, del canal de TV interno y sus monitores y del área destinada para actividades de connotación cultural, considerando cambios de enchufes, conectores o elementos en caso de ser necesario, revisión de cables, soportes y limpieza de componentes, instalados en el interior del edificio terminal de pasajeros.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.10.4. G.4 Servicio de Conexión Inalámbrica a Internet

Inspección del estado de conservación y comprobación periódica del funcionamiento de las conexiones de estaciones y antenas de Wifi, reparando o reapretando aquellas que se encuentren dañadas o sueltas.

Considera limpieza de antenas de Wifi, racks de equipos, revisión de conectores y de cables de red y alimentación y, de ser necesario, el cambio de estos componentes que presenten deterioro, corrosión o fallas técnicas.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.10.5. G.5 Tótem de Auto consulta

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento de los Tótem de Auto consulta, instalados en el interior del edificio terminal de pasajeros. Considera revisión de estructura física estabilidad, fijación, nivelación y presencia de daños visibles, inspección de pantalla táctil comprobando su operatividad, cambios de conectores en caso de ser necesario, revisión de cables de alimentación y comunicación, canalizaciones y protecciones eléctricas y limpieza de superficies.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.10.6. G.6 Servicio de Información al Pasajero.

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento de los componentes, Monitor, PC e Impresora. Considera cambios de conectores y periféricos en caso de ser necesario, revisión de cables y limpieza de superficies y ventilaciones, instalados en el interior del edificio terminal de pasajeros.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.11. H. Sistema Contra Incendio

6.11.1. H.1 Extintores

Se revisará el estado de extintores, comprobando estado de carga, presión, manguera, manómetro, gatillo, soportes, sellos de seguridad, señalética, e información. A su vez, anualmente se recargarán la

totalidad de los equipos, procurando siempre mantener una cantidad suficiente de extintores con una ubicación estratégica en el Terminal e instalaciones exteriores.

Las mantenciones a equipos serán realizadas por empresa externa certificada.

6.11.2. H.2 Sistema Automático

Personal de SCAA realizará inspecciones visuales periódicas al sistema, mientras que actividades de mantenimiento global, incluyendo un levantamiento a todo el sistema de detección para constatar la operación, el que se programará dentro del segundo semestre del año, será realizado por personal experimentado, el cual cumplirá con las tareas programadas, según lo siguiente:

H.2.a. Sala de Equipos de Presurización

Verificación de funcionamiento de bomba general y jockey, revisión de tableros de control y parámetros eléctricos, sensores, prensión en red y válvulas de corte.

H.2.b. Sistema Automático de Detección

Verificación del estado de conservación y comprobación de funcionamiento del sistema de detección contra incendios de Edificio Terminal, considerando revisión de centralita y prueba de pulsadores de incendio, detectores de humo, sirenas, entre otros.

H.2.c. Sistema Automático de Extinción

Se revisará el estado de conservación del sistema de red Húmeda y Seca, como mangueras, grifos, sprinklers, presión de la red, funcionamiento de pitones y carretes, manifolds instalados en el edificio terminal de pasajeros, entre otros, de manera que no presenten filtraciones y mantengan un buen estado de funcionamiento durante todo el periodo, en caso de presentar fallas, estas se repararán.

Se verificará, además, estado de conservación de gabinetes externos, estado de conservación y comprobación de funcionamiento de bombas de impulsión. Comprende revisar uniones, tuberías, manómetros, válvulas, fittings, limpieza de estanque y estructura en general, si es necesario se realizará tratamiento antióxido y pintado.

6.12. I. Retiro de Basura

6.12.1. I.1 Plan de Retiro de Basura

El retiro de basura se realizará de forma periódica por personal de aseo y limpieza dentro del terminal y será acumulada en sala de basura ala norte, para posteriormente ser retirada y trasladada a contenedores en sala de basura general. Los residuos serán retirados 3 veces por semana (frecuencia estimada) por la empresa dispuesta por la Ilustre Municipalidad de Arica, manteniendo un registro del volumen de basura que es recogida. La vía de ingreso de los camiones recolectores será la dispuesta en el PID aprobado y se procurará no entorpecer el normal funcionamiento de los servicios aeroportuarios.

Se realizará además lavado a recipientes de basura semanalmente y, en caso de ser necesario, serán reemplazados si estos se encuentran en mal estado.

6.13. J. Mantenimiento de Áreas Verdes

6.13.1. J.1 Plan de Mantenimiento

La mantención de las áreas verdes comprendidas dentro del Área Concesionada será efectuada por personal idóneo, aplicando el programa de mantención de áreas verdes aprobado anualmente por la Inspección Fiscal, y contempla los siguientes trabajos:

- Mantención de las áreas verdes.
- Mantenimiento y reposición del sistema de riego por goteo para especies arbóreas.
- Revisión del estado fitosanitario de las especies arbóreas plantadas.
- Aplicación de tratamiento fitosanitario en caso de ser necesario.
- Poda de árboles y arbustos.
- Revisión de la condición de las especies arbóreas plantadas y reposición de ellas, de ser necesario.
- Mantención de las áreas de paisajismo seco.

Además, se realizará inspección visual del estado de conservación y limpieza de las zonas agrestes de la concesión y vías de tránsito público.

6.13.2. J.2 Planta de Riego

Se verificará y comprobará funcionamiento y estado de bombas de impulsión, estanque hidroneumático, aislamiento eléctrico, filtros y piping asegurando el buen funcionamiento de esta.

Se revisará el estado de conservación de los estanques de agua tratada, de manera que no presenten filtraciones y mantengan un buen estado de funcionamiento durante todo el periodo, en caso de presentar fallas, estas se repararán.

El mantenimiento preventivo a equipos y bombas será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.14. K. Limpieza y Aseo

6.14.1. K.1 Plan de Limpieza y Aseo

La Sociedad Concesionaria debe elaborar anualmente el Plan de Aseo Periódico, donde se encuentran planificadas las actividades a realizar, junto con su respectiva frecuencia, considerando todas las áreas concesionadas, en particular las siguientes:

- Terminal de Pasajeros (K.1.a)
- Baños (K.1.b)
- Zonas Exteriores (K.1.c).

Cada una de las tareas aquí incluidas se realizarán utilizando productos de limpieza que no afecten el funcionamiento de la planta de tratamiento de aguas servidas del Aeropuerto.

6.15. L. Varios

6.15.1. L.1 Mobiliario

El mobiliario del Terminal será sometido a inspecciones periódicas por parte del personal de la Concesionaria, planificando eventuales reparaciones a aquellos que hayan sufrido daños o presenten un desgaste considerable debido al uso constante. Se considerará la reposición/reparación de elementos tales como, tuercas, topes, chapas, pintura, sistema de sujeción, accesorios y tapices cuando estos se encuentren en mal estado, según corresponda.

Dentro del mobiliario a mantener se incluye:

- Asientos de áreas públicas y salas de embarque (L1a).

- Carros de equipaje (L1b).
- Mudadores (L1c)
- Counters y mesones de atención (L1d).
- Basureros fijos y móviles (L1f).
- Accesorios baños públicos (L1g).
- Juegos infantiles (L1h).

6.15.2. L.2 Señalética

L.2.a. Señalética Vial

Se realizarán inspecciones periódicas del estado de la señalética, incluyendo soportes, a fin de una eventual renovación de la pintura y/o cambio íntegro de las mismas, Efectuando a lo menos, una limpieza mensual, a todas las placas de la señalética vertical.

L.2.b. Señalética Orientación Usuarios

Se verificará periódicamente el estado de conservación de la señalética, realizando limpieza y si se está lo requiere, el cambio íntegro de las mismas.

Ante cualquier modificación en la ubicación de servicios, se actualizarán planos disponibles a usuarios.

L.2.c. Señalética Reglamentaria

Se verificará estado de señalética de prohibición, instrucción, prevención y/o advertencia, punto encuentro (PEE) y si es el caso, reemplazarlas.

6.15.3. L.3 Demarcaciones

Se realizará inspección visual a las demarcaciones en el área concesionada (vialidad y soleras en sector de estacionamiento), en particular donde existe un flujo continuo de usuarios del aeropuerto (estacionamientos y acceso al terminal), programándose eventuales repintados según corresponda y de acuerdo con lo programado, realizando dicha actividad con todas las precauciones pertinentes.

6.15.4. L.4 Celosías y Malla Mosquitera

Se verificará periódicamente el estado y limpieza de celosías y malla mosquitera (P.T.A.S.). En caso de ser necesario se repararán y/o reemplazarán los elementos que correspondan.

6.15.5. L.5 Cercos

Los cercos perimetrales ubicados dentro del Área de Concesión serán inspeccionados visualmente comprobando la firmeza de sus postes y enrejado, reparando eventualmente aquellos lugares en donde se presenten desprendimiento de este último y reafirmando, realizando tratamiento de pintura o reemplazando aquellos postes que se encuentren deteriorados, con el objeto de mantener un estándar en la seguridad del aeropuerto.

6.15.6. L.6 Drenaje de Aguas Lluvias

Inspección del estado de conservación y sellado de uniones y empalmes de bajadas de agua lluvias, ubicadas en el exterior del edificio terminal de pasajeros.

Será de especial atención, la fijación de cubiertas, de las canaletas y bajadas de agua lluvia, las cuales serán inmediatamente fijadas en caso de detectarse elementos sueltos o mal apretados junto a su constante limpieza, a fin de que no exista ningún tipo de filtración al interior del terminal de pasajeros en caso de evidenciar daño o deterioro severo, se contemplará el reemplazo con materiales de igual o mejor calidad que el original.

6.15.7. L.7 Letrero Monumental de Obra

Se verificará estado de letrero monumental, inspeccionando soporte, estado de pintura y limpieza, a fin de una eventual renovación de pintura y/o reparación de su estructura.

6.15.8. L.8 Sistema CCTV

Inspección del estado de conservación y comprobación del funcionamiento del sistema de CCTV, incluyendo la realización de pruebas funcionales periódicas. Se contempla la inspección aleatoria de cámaras de seguridad ubicadas exclusivamente dentro del área de concesión, verificando su correcta operatividad.

Las actividades consideradas incluyen: limpieza de cámaras, monitores y paneles de control; verificación de fijaciones, soportes y orientación de cámaras; revisión del estado de cables y conectores; y, de ser necesario, el reemplazo de dichos componentes.

Quedan expresamente excluidas de esta partida todas aquellas actividades, mantenimientos, responsabilidades o intervenciones asociadas a equipamientos CCTV ubicados en dependencias AVSEC del Terminal de Pasajeros, en el complejo DGAC, en oficinas administrativas de servicios públicos, y cualquier otra zona que se encuentre fuera del área de concesión, los cuales son de responsabilidad de sus respectivas entidades.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.15.9. L.9 Áreas para Publicidad y Propaganda

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento de las Áreas para Publicidad y Propaganda, considerando cambios de enchufes y componentes en caso de ser necesario, revisión de cables de alimentación, iluminación, estructuras físicas, soportes y marcos, inspección de superficies gráficas, vinilos, paneles o carteles y verificación de limpieza, legibilidad y estado general, instalados en el interior del edificio terminal de pasajeros. Cuando las posiciones de publicidad y propaganda estén disponibles se les podrá realizar mantención mayor no descuidar su presentación. Para la publicidad y propaganda ubicada al exterior del edificio terminal, en uso o en estado disponible realizar a lo menos una mantención integral anual para conservar su estructura soportante y las piezas menores, evitando que se deteriore.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.15.10. L.10 Sistema Control de Accesos

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento del sistema de control de accesos, Se contempla inspeccionar aleatoriamente los puntos de control de acceso, verificando su correcto funcionamiento. Considera limpieza de puntos de control, revisión de fijación y estado de cables y, de ser necesario, el cambio de estos componentes.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.15.11. L.11 Sistema CCMS

Inspección del estado de conservación y comprobación de funcionamiento del sistema CCMS, Se contempla inspeccionar periódicamente las conexiones de estaciones y sensores, reparando o reapretando aquellas que se encuentren dañadas o sueltas. Considera limpieza de sensores, revisión de racks de equipos, de conectores y de cables y, de ser necesario, el cambio de estos componentes que presenten deterioro, daño o fallas técnicas.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

6.15.12. L.12 Sistema de comunicación de Voz y Datos

Se contempla inspeccionar periódicamente las entradas de cables de conexión a internet, telefonía y datos de las dependencias concesionadas del aeropuerto, reparando aquellas que se encuentren dañadas o sueltas o generen interferencias en el servicio. Considera limpieza de central telefónica, revisión de conectores y de cables y, de ser necesario, el cambio de estos componentes que presenten deterioro, daño o fallas técnicas.

El mantenimiento preventivo a equipos será realizado por personal de la concesionaria, y si el sistema requiere de una mantención mayor, SCAA contratará los servicios de una empresa externa especializada.

7. ANEXOS

7.1 Anexo 01: Plan de Conservación de la Concesión – Etapa de Explotación.

ANEXO 01

Plan de Conservación de la Concesión –
Etapa de Explotación

CONCESIÓN
AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

FORMULARIO N°10

			2025 (PSP2)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total Programado
A	**Obras Civiles**	**Unidad**												
1	Muros	UF	-	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	23,00	**563,00**
2	Techos	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
3	Cielos													**-**
3a	Cielos Modulares	UF	-	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	3,83	**93,83**
3b	Estructuras de madera	UF	-	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	76,67	**1.876,67**
4	Puertas y Ventanas (no considera puertas automáticas)													**-**
4a	Puertas	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
4b	Ventanas	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
5	Pisos	UF	-	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	23,00	**563,00**
7	Estructuras Metálicas	UF	-	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	23,00	**563,00**
8	Pavimentos Viales													**-**
8a	Pavimentos Viales/Acera	UF	-	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	294,78	**7.215,78**
8b	Estacionamiento Público	UF	-	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	769,00	294,78	**7.215,78**

B	**Equipos Electromecánicos**	**Unidad**												
1	Puente de Embarque	UF	-	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	76,67	**1.876,67**
2	Escalas Mecánicas	UF	-	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	138,00	**3.378,00**
3	Ascensores	UF	-	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	360,00	138,00	**3.378,00**
4	Montacargas	UF	-	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00	36,80	**900,80**
5	Puertas Automáticas	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
6	Acceso a Estacionamientos	UF	-	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	6,13	**150,13**
7	Sistema de Extracción de Aire	UF	-	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	4,60	**112,60**
8	Cintas Transportadoras de Equipaje	UF	-	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	383,33	**9.383,33**
9	Equipo de aire acondicionado	UF	-	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	23,77	**581,77**
10	Pesas	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
11	Maquina de RX	UF	-	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	2.400,00	920,00	**22.520,00**
12	Sistema HVLS	UF	-	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	7,67	**187,67**

C	**Servicios de Electricidad**	**Unidad**												
1	Circuito de Alumbrado													
1a	Alumbrado Terminal pasajeros	UF	-	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,20**
1b	Alumbrado Vial	UF	-	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	5,37	**131,37**
1c	Alumbrado dependencias exteriores	UF	-	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	5,18	**126,68**
2	Circuito de Fuerza	UF	-	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,15	**28,15**
3	Circuito de iluminación de Emergencia	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
5	Tableros Eléctricos	UF	-	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,15	**28,15**
6	Generador 500Kva	UF	-	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	35,27	**863,27**
7	Cámaras Eléctricas	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
8	Subestación Eléctrica	UF	-	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	28,75	**703,75**
9	Paneles Fotovoltaicos	UF	-	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,20**
10	Servicio de Enchufes para Carga de Dispositivos Electrónicos	UF	-	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,20**

D	**Servicios de Agua Potable**	**Unidad**												
1	Red de Agua Potable													
1a	Estanque de agua potable	UF	-	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	6,13	**150,13**
1b	Sala de equipos presurización AP	UF	-	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	4,60	**112,60**
1c	Red de Agua Potable	UF	-	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	3,83	**93,83**
2	Griferia y Fittings	UF	-	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	4,60	**112,60**

E	**Servicios de Alcantarillado**	**Unidad**												
1	Red de Alcantarillado	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
2	Cámaras de Registro	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
3	Planta de Tratamiento de Aguas Servidas	UF	-	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	19,00	7,28	**178,28**
4	Colector/elevación de AA SS	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
5	Incineradores de desechos	UF	-	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,15	**28,15**

F	**Servicios de Gas Licuado**	**Unidad**												
1	Estanques de Almacenamiento 4m3	UF	-	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,77	**18,77**
2	Red de Gas	UF	-	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	2,68	**65,68**

G	**Servicio de Información al Pasajero**	**Unidad**												
1	Sistema FIDS	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**

2	Sistema PAS	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
3	Sistema de Entretención	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**
4	Servicio de Conexión Inalámbrica a Internet	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**
5	Tótem de Auto consulta	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**
6	Servicio de Información al Pasajero	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**

H	**Sistema Contra Incendios**	**Unidad**												
1	Extintores	UF	-	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	15,72	**384,72**
2	Sistema Automático													
2a	Sala de equipos de presurización	UF	-	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	19,17	**469,17**
2b	Sistema Automático Detección	UF	-	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	19,17	**469,17**
2c	Sistema Automático Extinción	UF	-	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	19,17	**469,17**

I	**Retiro de Basuras**	**Unidad**												
1	Plan de retiro de Basura													
1a	Retiro de Basuras	UF	0,50	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,70**
1b	Sala de Basura	UF	0,50	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,70**
1c	Contenedores de Basura	UF	0,50	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,70**

J	**Mantenimiento de Áreas Verdes**	**Unidad**												
1	Plan de Mantenimiento	UF	-	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	184,00	**4.504,00**
2	Planta de Riego	UF	-	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	3,07	**75,07**

K	**Limpieza y Aseo**	**Unidad**												
1	Plan de Limpieza y Aseo													
1a	Aseo Terminal de Pasajeros	UF	13,3	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	368,00	**9.021,30**
1b	Aseo Baños	UF	8,3	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	230,00	**5.638,30**
1c	Aseo exteriores	UF	6,7	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	480,00	184,00	**4.510,70**

CONCESIÓN
AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA

FORMULARIO N°10

L	Varios	Unidad												
1	Mobiliario													
1a	Asiento terminal de pasajeros	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
1b	Carros porta equipaje	UF	-	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	3,07	**75,07**
1c	Mudadores	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
1d	Counters y mesones de atención	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
1f	Basureros fijos y móviles	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
1g	Accesorios baños publicos	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
1h	Juegos Infantiles	UF	-	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	2,30	**56,30**
2	Señalética													
2a	Señalética vial	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
2b	Señalética Orientación Usuarios	UF	-	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,15	**28,15**
2c	Señaletica Reglamentaria	UF	-	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	1,34	**32,84**
3	Demarcaciones	UF	-	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	7,67	**187,67**
4	Celosías y Malla Mosquetera	UF	-	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	3,07	**75,07**
5	Cercos	UF	-	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	3,83	**93,83**
6	Drenaje de aguas lluvias	UF	-	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,53	**37,53**
7	Letrero Monumental de Obra	UF	-	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	7,67	**187,67**
8	Sistema CCTV	UF	-	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	19,17	**469,17**
9	Áreas para Publicidad y Propaganda	UF	-	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	4,60	**112,60**
10	Sistema control de acceso	UF	-	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	9,20	**225,20**
11	Sistema CCMS	UF	-	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	5,75	**140,75**
12	Sistema de comunicación de Voz y Datos	UF	-	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	4,60	**112,60**
	TOTAL	**UF**	29,80	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	9.957,00	3.816,85	93.459,65

NOTA: Los valores aquí expuestas son sólo refereciales.

ANEXO 24

CARTILLA DE ACCIÓN CORRECTIVA

Nº INFORME:

FECHA:

SECCIÓN I

1. ORIGEN

Sugerencia de Mejora	☐
Servicio NO conforme	☐
Falla de Equipo	☐
Reclamo	☐
Auditoría o Inspección	☐
Revisión por la Dirección	☐
Daño a la Propiedad	☐
Otro:	☐

2. DESCRIPCIÓN

NOMBRE: **FECHA:**

Amerita Seguimiento Si ☐ No ☐

3. ANÁLISIS DE LA CAUSA

NOMBRE: **FECHA:**

4. PLAN DE ACCIÓN

NOMBRE: **FECHA:**

5. RESULTADOS OBTENIDOS

NOMBRE: **FECHA:**

SECCIÓN III

7. Cierre del Informe ☐ (el plan de acción fue exitoso)	Fecha Cierre del Informe:

ANEXO 25

PLAN DE CONTINGENCIAS CIBERSEGURIDAD

PLAN DE CONTINGENCIA

CIBERSEGURIDAD

Concesión
"Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Folio Nº01	**Código**	**:**	SCAA-PCCS-001
	Vigencia	**:**	14-03-2020
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Diciembre 2019	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Diciembre 2019	
Gerente General	Iván Tejada Anguiano	Diciembre 2019	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Iván Tejada Anguiano	Diciembre 2019	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	14-03-2020
02	14-03-2020

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Diciembre 2019
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Diciembre 2019

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

4. PLAN DE CONTINGENCIA 5

4.1 GENERALIDADES 5

4.2 ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN 5

4.2.1 ACCESO PERIMETRAL 5

4.2.2 SEGURIDAD INTERNA 6

5. MEJORA CONTINUA 6

1. Objetivo

El presente documento guarda relación con lo dispuesto en el artículo 2.9.3 de las Bases de Licitación para la Obra Publica Fiscal denominada "Aeropuerto Chacalluta de Arica", referente a como abordará la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A ataques o vulnerabilidades de los sistemas de la concesión o de los diferentes estamentos que participan en la unidad aeroportuaria.

Es por ello que, en el presente documento se reflejará el plan de contingencia para ciberseguridad del terminal aéreo.

2. Alcance

El presente documento abarca a temas de seguridad TI, de telecomunicaciones y de acceso a componentes de sistemas informáticos de la sociedad concesionaria.

3. Responsabilidades

3.1 Gerente General

- Conocer y revisar el presente documento en su totalidad
- Aprobar, aplicar y velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento.

3.2 Gerente de Operaciones

- Conocer y revisar el presente documento en su totalidad
- Aplicar y velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento.

3.3 Responsable de informática

- Conocer y revisar el presente documento en su totalidad
- Aplicar y velar por el cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento.

- Ejecutar los planes de mitigación y contingencia contenidos en el presente documento.

4. Plan de contingencia

4.1 Generalidades

El plan de contingencia para ciberseguridad estará orientado a la implementación y operación continua de medidas de mitigación de riesgos y vulnerabilidades informáticas que pudieran comprometer el correcto funcionamiento de los sistemas de información del terminal aéreo (FIDS, PAS, SIC-NS, entre otros).

4.2 Análisis de vulnerabilidad y medidas de mitigación

La Sociedad Concesionaria elaboró un levantamiento de las principales vulnerabilidades de los sistemas del terminal aéreo los cuales son abordados en los siguientes aspectos:

4.2.1 Acceso Perimetral

Dado que al comienzo de la concesión no se contaba con equipo especializado para mitigar riesgos de acceso desde internet a redes internas, se aplicarán las siguientes mejoras:

4.2.1.1 Operación de firewall perimetral de acceso que bloquea todo el tráfico desde internet hacia redes internas.

4.2.1.2 Plataforma ubicada físicamente en datacenter del terminal en racks con seguridad de acceso (racks cerrados), así como también el acceso a datacenter.

4.2.1.3 Equipos en Alta disponibilidad (2 equipos) en modo activo/pasivo (ante eventuales ataques y/o caída de firewall principal, el segundo equipo tomará el control).

4.2.1.4 Equipos apoyados por software de seguridad especializado World Class y gestionado por especialistas de técnicos y soporte directo con la Marca por la duración total del periodo de concesión.

4.2.1.5 Equipos de Marca reconocida mundialmente y dedicada al desarrollo de soluciones y comercialización de software, dispositivos y servicios de ciberseguridad.

4.2.2 Seguridad interna

Se aplicarán políticas de seguridad y medidas de mitigación para la protección de los sistemas con las siguientes acciones:

4.2.2.1 **Redes internas de Capa 3:** Implementación de redes enrutadas o de capa 3 que permitirán aplicar una capa de seguridad adicional a sistemas importantes como CCTV, FIDS, telefonía IP, WIFI, etc. Cada una de las cuales se encontrarán separadas las unas de las otras y controlando el acceso por el Firewall.

4.2.2.2 **Seguridad de acceso a redes:** Para la implementación de tecnologías, protocolos y funciones que impidan el acceso a redes internas. Entre otras: encriptación de redes WIFI, inhabilitación de servicios de entrega de IP automática, inhabilitación de puntos de red de datos que se encuentran distribuidos en el terminal.

4.2.2.3 **Seguridad de usuarios:** A través de la implementación de software antivirus para la detección de amenazas en estaciones de trabajos, así como el bloqueo de contenido y amenazas (virus, malware, phising, etc.) vía firewall perimetral.

4.2.2.4 **Acceso redundante a internet:** Hoy se cuenta con 1 vía de acceso a internet lo que supone un riesgo ante un ataque de denegación de servicio a este enlace. Dado lo anterior se aplicarán las siguientes acciones:

4.2.2.4.1 Habilitación de accesos redundantes a internet a través de 2 proveedores (ISP) distintos para mantener la conectividad en caso de ataques de indisponibilidad de servicio.

5. Mejora continua

Se debe entender como el constante análisis de nuevas vulnerabilidades que aparecen en el ciber mundo y lo que éstas conllevan: Actualización de softwares de seguridad en todos los niveles de protección (perimetral, usuarios, comunicaciones, etc.).

ANEXO 26

RCA N°023/2018 QUE CALIFICA AMBIENTALMENTE EL PROYECTO “AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA”.

REPÚBLICA DE CHILE
COMISIÓN DE EVALUACIÓN
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA

Califica Ambientalmente el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica"

Resolución Exenta Nº 023

Arica, 03 OCT. 2018

VISTOS:

1°. La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de fecha 22/09/2017, su Adenda de fecha 08/03/2018 y su Adenda Complementaria de fecha 23/07/2018, del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

2°. La Resolución de Calificación Ambiental (RCA) N°000146 de fecha 14 de Octubre de 2002, emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Tarapacá, mediante la cual se califica ambientalmente favorable el proyecto "Remodelación y Ampliación Proyecto de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, I Región".

3°. La Resolución Exenta N°000041 de fecha 02 de Abril de 2007, emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Tarapacá, mediante la cual se modifica la RCA N°000146 de fecha 14 de Octubre de 2002 del proyecto "Remodelación y Ampliación Proyecto de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, I Región", en los términos que indica.

4°. La Resolución Exenta N°000064 de fecha 22 de Mayo de 2007, emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Tarapacá, mediante la cual se modifica la Resolución Exenta N°000041 de fecha 02 de Abril de 2007, en los términos que indica.

5°. La Resolución Exenta N°006/2013 de fecha 17 de Enero de 2013, emitida por el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Arica y Parinacota, mediante la cual se pronuncia sobre el cambio de Representante Legal.

6°. La Resolución Exenta N°018 de fecha 15 de Abril de 2014, emitida por el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Arica y Parinacota, mediante la cual se pronuncia sobre el cambio de Representante Legal.

7°. La Resolución Exenta N°017/2015 de fecha 26 de Junio de 2015, emitida por el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Arica y Parinacota, mediante la cual se pronuncia sobre el cambio de Representante Legal.

8°. Los pronunciamientos y observaciones de los órganos de la administración del Estado que, sobre la base de sus facultades legales y atribuciones, participaron en la evaluación de la DIA, y que se detallan en el "Capítulo II" del Informe Consolidado de Evaluación (ICE) de la DIA del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica".

9°. El Informe Consolidado de Evaluación (ICE) del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" de fecha 06/09/2018.

10°. La Sesión Ordinaria N°04/2018 y el Acta de la Comisión de Evaluación de la Región de Arica y Parinacota con fecha 14/09/2018.

11°. Los demás antecedentes que constan en el expediente del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica".

12°. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; El D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (Reglamento del SEIA); La Ley N°19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; La Ley N°18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; La Resolución N°1.600 de 2008, de la Contraloría General de la República; La Resolución N°71 de 02/03/2015 de la D.E. del SEA, que nombra al Director Regional del SEA, de la Región de Arica y Parinacota.

CONSIDERANDO:

1°. Que, el Ministerio de Obras Públicas (en adelante, el Titular), ha sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" (en adelante, el Proyecto) y que los antecedentes del Titular son los siguientes:

Antecedentes del titular y representante legal	
Nombre o razón social	Ministerio de Obras Públicas
Domicilio	Morande 59, piso 3, Santiago
Nombre del representante legal	Mariana Concha Mathiesen
Domicilio del representante legal	Morande 59, piso 3, Santiago

2°. Que, conforme se indica en el ICE de fecha 06/09/2018, la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental (S.E.A.) de la Región de Arica y Parinacota, ha recomendado aprobar el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", por cuanto el proyecto: Cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable; Cumple con los requisitos de otorgamiento de carácter ambiental contenidos en los Permisos Ambientales Sectoriales (PAS) requeridos y; No genera ni presenta los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley 19.300 Bases Generales del Medio Ambiente, del Ministerio del Medio Ambiente.

3°. Que, en sesión N°04 de fecha 14/09/2018, de la Comisión de Evaluación de la Región de Arica y Parinacota, acordó calificar favorablemente el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", aprobando íntegramente el contenido del ICE de fecha 06/09/2018, el que forma parte de la presente Resolución. Por lo tanto, conforme a lo indicado en el artículo 60 inciso segundo del Reglamento del SEIA, se excluyen de la presente Resolución las consideraciones técnicas en que se fundamenta.

4°. Que, según lo señalado en la DIA y sus anexos, en la Adenda y Adenda Complementaria y en el ICE, los cuales forman parte integrante de la presente Resolución, el Proyecto consiste en:

4.1.- Antecedentes Generales

Antecedentes generales del proyecto o actividad			
Objetivo general	El objetivo del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" es satisfacer las demandas propias de un Aeropuerto Internacional dadas las proyecciones que ha realizado la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas y que se traducen en un aumento de demanda de pasajeros en los próximos años. De esta forma, el proyecto considera el diseño de las obras de infraestructura y equipamiento que el Aeropuerto deberá incorporar para el próximo período de concesión.		
Tipología principal, así como las aplicables a sus partes, obras o acciones.	Tipología primaria: e.1) Aeropuertos; Tipología Segundaria: g.1) Proyectos de desarrollo urbano que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional, industrial y/o de equipamiento.		
Vida útil	El proyecto considera una vida útil indefinida.-		
Monto de inversión	MM US $55.4.-		
Gestión, acto o faena mínima, que da cuenta del inicio de la ejecución del proyecto de modo sistemático y permanente, para efectos de la caducidad de la RCA.	El acto o acción concreta que establece el inicio de la ejecución es la instalación de oficina y caseta de vigilancia prefabricada dentro de la instalación de faenas, el cual además da inicio a la fase de construcción del proyecto. A partir de ese momento se comenzará con la ejecución del proyecto de forma sistemática y permanente.		
Proyecto o actividad se desarrolla por etapas	Si	No	
		X	
Proyecto o actividad modifica un proyecto o actividad existente	Si	No	
	X		
Proyecto modifica otra(s) RCA	Si	No	*El Proyecto modifica la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) N°000146 de fecha 14 de Octubre de 2002, emitida por la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región de Tarapacá, mediante la cual se calificó ambientalmente favorable el proyecto "Remodelación y Ampliación Proyecto de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, I Región".*
	X		

4.2.- Ubicación del proyecto o actividad

Ubicación del proyecto o actividad	
División político-administrativa	El proyecto se emplaza en la Región de Arica y Parinacota, Provincia de Arica, Comuna de Arica.
Justificación de la localización	El Aeropuerto Chacalluta de Arica, es una infraestructura existente y es el más importantes de la región, y el principal terminal aéreo de la zona de Arica y Parinacota. Además de contar con operaciones a nivel nacional, también posee conexión internacional. Todas las obras del presente proyecto se desarrollan en el interior del área del aeropuerto existente y no requiere expropiaciones.
Superficie	La superficie total del predio dentro del cual se ubica el Aeropuerto es de 1.103 hectáreas. Esta superficie es de tuición de la DGAC (mediante Decreto N° 53 del Ministerio de Bienes Nacionales de fecha 11.07.1990, Plano Conservador Bienes Raíces I-1-1-1483-C.R.). Dentro de esta zona, se encuentra el sector Air Side e instalaciones verticales, la que considera el área de concesión para fines de conservación.

N°	Instalación	Superficie Proyectada (m^2)	Superficie actual (m^2)
1	INSTALACIONES VERTICALES-		

	ARQUITECTURA		
1.1	Ampliación y remodelación edificio terminal de pasajeros	11592	5352
1.2	Construcción nueva Torre de Control	341	360
1.3	Construcción nuevo Edificio SSEI	1.219	286
1.4	Construcción nuevo edificio administrativo DGAC	1.147	726
1.5	Construcción nuevo subestación eléctrica DGAC	722	186
1.6	Construcción nuevo casino DGAC	628	280
1.7	Construcción nuevo edificio logístico DGAC	1003	178
1.8	Remodelación actual Edificio SSEI para su utilización como Terminal de Carga	3.257	0
1.9	Construcción nueva subestación eléctrica Sociedad Concesionaria	225	225
1.10	Construcción nuevo edificio ARO	291	0
2	PAVIMENTOS AIR SIDE		
2.1	Normalización de RESA pista 02/20 (ambos extremos de pista)	15.000	15.000
2.2	Ampliación de Plataforma comercial.	31.440	20.000
2.3	Construcción camino desde SSEI hacia pista en forma de "Y".	325	0
2.4	Extensión camino aeronáutico hacia nuevo complejo aeronáutico.	9.100	0
2.5	Construcción de márgenes de área de movimiento	73.380	73.380
3	PAVIMENTOS LAND SIDE		
3.1	Habilitación estacionamientos sector Carga.	2.600	0
3.2	Ampliación estacionamientos vehiculares.	19.401	11.201

Coordenadas UTM en Datum WGS84

Coordenadas de ubicación del proyecto (UTM) WGS 84, Huso 19			
N°	Elemento	Sur	Oeste
1	Ampliación Terminal de Pasajeros (1)	18°20'59.17"	70°20'09.08"
2	Ampliación Plataforma Comercial (1)	18°20'58.79"	70°20'12.06"
3	Ampliación Estacionamiento Pasajeros (1)	18°20'58.20"	70°20'05.74"
4	Reconstrucción Plataforma Aviación General (1)	18°20'47.81"	70°20'08.97"
5	Nueva Vialidad (1)	18°20'09.40"	70°20'10.42"
6	Nuevo Complejo DGAC (1)	18°20'17.92"	70°20'15.17"
7	Nuevo Camino Aeronáutico SSEI (1)	18°20'12.01"	70°20'22.65"

	<table><tr><th colspan="3">Coordenadas UTM del Área de disposición temporal de Residuos del Proyecto (WGS 84)</th></tr><tr><td>Vértice</td><td>Este</td><td>Norte</td></tr><tr><td>1</td><td>358802.39</td><td>7970193.70</td></tr><tr><td>2</td><td>358805.63</td><td>7970203.16</td></tr><tr><td>3</td><td>358815.08</td><td>7970199.93</td></tr><tr><td>4</td><td>358811.85</td><td>7970190.46</td></tr></table> <table><tr><th colspan="3">Coordenadas de la Instalación de Faenas del Proyecto (WGS 84)</th></tr><tr><td>Vértice</td><td>Este</td><td>Norte</td></tr><tr><td>1</td><td>358774.47</td><td>7970266.64</td></tr><tr><td>2</td><td>358821.78</td><td>7970250.47</td></tr><tr><td>3</td><td>358755.07</td><td>7970209.86</td></tr><tr><td>4</td><td>358802.39</td><td>7970193.70</td></tr></table> <table><tr><th colspan="3">Coordenadas UTM de los vértices del Nuevo Complejo Aeronáutico (WGS 84)</th></tr><tr><td>Vértice</td><td>Este</td><td>Norte</td></tr><tr><td>1A</td><td>358.666,00</td><td>7.970.133,00</td></tr><tr><td>2A</td><td>358.711,00</td><td>7.970.269,00</td></tr><tr><td>3A</td><td>358.866,00</td><td>7.970.218,00</td></tr><tr><td>4A</td><td>358.821,00</td><td>7.970.085,00</td></tr></table> <table><tr><th colspan="3">Coordenadas de las edificaciones (WGS 84)</th></tr><tr><td>Vértice</td><td>Este</td><td>Norte</td></tr><tr><td>EDIFICIO ARO</td><td>3.588.140,97</td><td>79.702.545,24</td></tr><tr><td>TORRE CONTROL</td><td>3.588.300,55</td><td>79.702.183,71</td></tr><tr><td>EDIFICIO ADM. DGAC</td><td>3.588.008,56</td><td>79.701.408,31</td></tr><tr><td>CASINO DGAC</td><td>3.587.813,06</td><td>79.702.358,53</td></tr><tr><td>EDIFICIO S/E DGAC</td><td>3.587.281,72</td><td>79.702.459,49</td></tr><tr><td>CASETA CONTROL DE ACCESO</td><td>3.587.038,21</td><td>79.702.131,73</td></tr><tr><td>EDIFICIO SSEI</td><td>3.586.865,67</td><td>79.701.554,05</td></tr><tr><td>EDIFICIO LOGÍSTICO DGAC</td><td>3.587.283,85</td><td>79.701.498,80</td></tr></table>
Caminos o vías de acceso	Al Aeropuerto Chacalluta de Arica, es posible acceder a través de la Ruta 12 que conecta en forma perpendicular a la Ruta 5, por el sur desde la capital regional , Arica se accede por la Ruta 5 Región de Arica y Parinacota. El proyecto no contempla nuevos accesos, el proyecto contempla la continuidad de la vialidad interior existente; específicamente, el enlace no es parte del alcance del proyecto, es decir, no hay nuevos accesos, empalmes, intersecciones o atraviesos con Caminos Públicos bajo la tuición de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. (Ver Figura 1 - Adenda)
Referencia al expediente de evaluación de los mapas,	Sobre la DIA: Anexo 1.C "Ubicación del Proyecto"; Anexo 1.D KMZ; Anexo 1.E "Planta General"; Anexo 2.D "Cartografía Georreferenciada".- En Adenda Complementaria: Anexo N° 1.-

georreferenciación e información complementaria sobre la localización de sus partes, obras y acciones.	

4.3.- Partes y obras del proyecto

Partes y obras del proyecto			
Nombre	Descripción	Carácter	Fase
1. Ampliación Plataforma Comercial	De acuerdo a lo señalado en el plan Maestro, al año 2034 (año de diseño para el área de maniobra de aeronaves) se proyecta un total de 13 operaciones en hora punta (H-1), cifra que incluye aterrizajes y despegues, lo que se traduce en 7 aeronaves que llegan en hora punta. La ampliación de la plataforma se realiza hacia el norte y sur.	Permanente	Construcción; Operación
2. Estacionamientos Taxi	Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.	Permanente	Construcción; Operación
3. Estacionamientos Rent a Car	Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.	Permanente	Construcción; Operación
4. Estacionamientos Custodia	Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.	Permanente	Construcción; Operación
5. Estacionamientos Buses	Se proyectan al norte de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.	Permanente	Construcción; Operación
6. Estacionamientos Mini Buses	Se proyectan al norte de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.	Permanente	Construcción; Operación
7. Punto de Control de Acceso Área Movimiento	Se proyecta un punto de control de acceso al área de movimiento de aeronaves, considerando lo establecido en el Manual de Diseño de Infraestructura de Seguridad de la Aviación de la DGAC.	Permanente	Construcción; Operación
8. Estacionamiento Concesionario y servicios públicos	Se proyectan al sur del Edificio Terminal de Pasajeros.	Permanente	Construcción; Operación
9. Nueva Vialidad	En relación a la vialidad de acceso al terminal, producto del aumento de crujía del edificio terminal, es necesario su desplazamiento hacia el oriente. Se consideran tres pistas frente al edificio, dos de circulación y la tercera corresponde al andén de embarque y desembarque de pasajeros. Se proyecta la vialidad necesaria para conectar el área terminal con el nuevo complejo aeronáutico, tanto desde el landside (dando continuidad desde la vialidad frente al terminal) como el airside (dando continuidad al actual camino aeronáutico). Se considera además un camino de acceso al lado aire desde el nuevo complejo aeronáutico. Se proyecta un nuevo camino bidireccional que servirá de acceso y salida hacia y desde el nuevo complejo aeronáutico. Servirá también de salida para los camiones de carga, minimizando el tránsito de este tipo de vehículos frente al edificio terminal.	Permanente	Construcción; Operación
10. Estacionamientos DGAC	Se desarrollan en el nuevo complejo aeronáutico, ubicado al sur del área terminal de pasajeros.	Permanente	Construcción; Operación
11. Plataforma SSEI	Se ubica frente el nuevo Edificio SSEI, en el lado aire.	Permanente	Construcción; Operación

12. Ampliación camino aeronáutico	Se da continuidad al camino aeronáutico existente de manera de conectar las nuevas instalaciones aeronáuticas desde el lado aire.	Permanente	Construcción; Operación
13. Camino SSEI hacia Área Movimiento	Se considera la conexión entre el nuevo SSEI y los pavimentos del área de movimiento de aeronaves.	Permanente	Construcción; Operación
14. Estacionamiento Camiones Carga	Se ubica contiguo al Edificio Terminal de Pasajeros, hacia el sur.	Permanente	Construcción; Operación
15. Ampliación Edificio Terminal de Pasajeros	En base a los resultados obtenidos en el estudio de demanda y a los tiempos de procesos medidos en el Aeropuerto, se han realizado los cálculos de requerimientos de infraestructura necesarios para responder en forma óptima al tráfico proyectado para la segunda concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica. De acuerdo al análisis de capacidad realizado, es necesario duplicar la capacidad del Edificio, alcanzando cerca de 11.500m² para responder a la demanda proyectada, los que se desarrollan en 2 niveles. Se proyecta el crecimiento del edificio terminal hacia el sur y hacia el oriente, de forma de dar cabida en forma adecuada al programa arquitectónico requerido. Se considerarán en el diseño del edificio terminal todos los recintos y flujos necesarios para atender operaciones internacionales. Dado que estás se presentan por temporada, se desarrollará un proyecto flexible, que permita también destinar estas áreas al tráfico doméstico.	Permanente	Construcción; Operación
16. Torre de Control	Ubicada en nuevo complejo aeronáutico, se requiere una nueva torre ya que la actual tiene problemas de visibilidad y se debe dar cumplimiento normativa aeronáutica (DAN 1111).	Permanente	Construcción; Operación
17. Edificio logístico DGAC	Ubicado en nuevo complejo aeronáutico.	Permanente	Construcción; Operación
18. Edificio SSEI	Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, se requiere para dar cumplimiento a normativa aeronáutica (DAN 1405).	Permanente	Construcción; Operación
19. Edificio S/E DGAC	Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, se requiere una nueva subestación eléctrica aeronáutica, para alimentar el nuevo complejo y conectar a ella las ayudas visuales del área de movimiento de aeronaves.	Permanente	Construcción; Operación
20. Edificio ADM. DGAC	Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, edificio destinado a labores administrativas de la DGAC.	Permanente	Construcción; Operación
21. Casino DGAC	Ubicado en nuevo complejo aeronáutico.	Permanente	Construcción; Operación
22. Subestación Eléctrica Concesionario	Ubicada en sector estacionamientos vehiculares, se requiere para dar respuesta al aumento de consumos por crecimiento de las instalaciones del área terminal.	Permanente	Construcción; Operación
23. Edificio Carga	Ubicado al sur del edificio terminal de pasajeros, con conexión directa a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.	Permanente	Construcción; Operación

4.4.- Acciones del proyecto

Acciones del proyecto	
Nombre	Fase
Instalación primer conteiner Instalación de Faenas	Construcción
Instalación de Faenas	Construcción
Patio de Residuos	Construcción

4.5.- Cronología de las fases del proyecto o actividad

Cronología de las fases del proyecto o actividad	
Fase de Construcción	
Fecha estimada de inicio	Se estima que una vez obtenida la RCA favorable, el inicio de las obras de construcción se realizará el 22 de septiembre de 2020.
Parte, obra o acción que establece el inicio	El acto u acción concreta que establece el inicio de la fase de construcción será la instalación de oficina y caseta de vigilancia prefabricada dentro de la instalación de faenas. A partir de ese momento se comenzará la ejecución de la construcción de forma sistemática.
Fecha estimada de término	Para la fase de construcción se estima una duración de 24 meses, aproximadamente.
Fase de Operación	
Fecha estimada de inicio	La fecha de inicio de la fase de operación se estima para el 19 de abril de 2021, aproximadamente.-
Parte, obra o acción que establece el inicio	La puesta en servicio provisoria que se inicia con las instalaciones de Ayudas Visuales en la Plataforma Comercial.
Fecha estimada de término	31 de diciembre de 2034.
Fase de Cierre	
Fecha estimada de inicio	La vida útil del proyecto, es indefinida, ya que si bien, la ampliación está proyectada de acuerdo a los requerimientos estimados para el año 2034, se contempla que el Aeropuerto seguirá operando posterior a esa fecha, con la posibilidad de plantear nuevas ampliaciones o remodelaciones según los requerimientos que surjan en aquel momento.
Parte, obra o acción que establece el inicio	La vida útil del proyecto, es indefinida, ya que si bien, la ampliación está proyectada de acuerdo a los requerimientos estimados para el año 2034, se contempla que el Aeropuerto seguirá operando posterior a esa fecha, con la posibilidad de plantear nuevas ampliaciones o remodelaciones según los requerimientos que surjan en aquel momento.
Fecha estimada de término	La vida útil del proyecto, es indefinida, ya que si bien, la ampliación está proyectada de acuerdo a los requerimientos estimados para el año 2034, se contempla que el Aeropuerto seguirá operando posterior a esa fecha, con la posibilidad de plantear nuevas ampliaciones o remodelaciones según los requerimientos que surjan en aquel momento.

Cronograma de las Principales Obras, Partes y Acciones de la Fase de Construcción.

En el Anexo 1.G de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se especifica en detalle el Cronograma para la Fase de Construcción.

Cronograma de las principales obras, partes y acciones que establezcan el inicio y término de la fase de operación.

En el Anexo 1.J de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), se especifica en detalle el Cronograma para la Fase de Operación.

4.6.- Mano de obra

Construcción: Se considera un máximo de 180 personas mensuales.

Operación: Se considera un máximo total de 450 personas.

Cierre: La vida útil del proyecto, es indefinida, ya que si bien, la ampliación está proyectada de acuerdo a los requerimientos estimados para el año 2034, se contempla que el Aeropuerto seguirá operando posterior a esa fecha, con la posibilidad de plantear nuevas ampliaciones o remodelaciones según los requerimientos que surjan en aquel momento.

4.7.- Modificación de proyecto o actividad existente

En conformidad al artículo 12° del D.S. N°40/2012 Reglamento del SEIA, se señala que el Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", cuenta con la Resolución de Calificación Ambiental RCA N°00146 del 14 de octubre de 2002; la cual calificó ambientalmente favorable el proyecto "*Proyecto Remodelación y Ampliación Terminal de pasajeros Aeropuerto Chacalluta de Arica I Región*", obtenida, en el contexto del proceso de modernización del Aeropuerto.

En efecto, la Dirección General de Obras Públicas ingresó al SEIA el "Proyecto Remodelación y Ampliación Terminal de pasajeros Aeropuerto Chacalluta de Arica I Región, en virtud de la ejecución del Programa de Desarrollo Aeroportuario y de la renovación de la concesión del Aeropuerto para un nuevo período que incorporase nuevos requerimientos. Como resultado de ese proceso, se obtuvo la calificación favorable del proyecto mediante Res. Ex. N°00146/2002. En esta Resolución Exenta se estipulan las condiciones y requisitos definitivos para dar cumplimiento de las exigencias ambientales definidas para el proyecto.

El proyecto será modificado de acuerdo a:

Identificación de las modificaciones del proyecto

Numeral Capítulo 1 de la DIA.-	Título
1.5.3.1	Vialidad y Estacionamientos
1.5.3.2	Edificio Terminal
1.5.3.3	Complejo Aeronáutico
1.5.3.4	Terminal de Carga Nuevo complejo DGAC
1.5.3.5	Instalaciones de Apoyo

La forma que será modificada la RCA Res. Ex. N°00146/2002 identificada anteriormente, es la siguiente:

Identificación de las modificaciones de la RCA

Considerando RCA 00146/02	Contenido general	Modificación general
3.1	Partes y Obras Físicas del Proyecto. - Vialidad y Estacionamientos - Edificio Terminal - Complejo Aeronáutico - Terminal de Carga Nuevo complejo DGAC - Instalaciones de Apoyo	Las indicadas en el numeral 1.5.3 del Capítulo 1 de la DIA
3.6	Emisiones y residuos	De acuerdo a las estimaciones señaladas en 1.6.8.1; 1.7.8.2 y 1.7.9.1; 1.7.9.2 Descripción de la Etapa de Construcción y Operación, respectivamente, del Capítulo 1 de la DIA.
5	Permisos Ambientales Sectoriales	Se presentan los antecedentes de los PAS en el Considerando 6 de la presente resolución.

El actual proyecto introduce modificaciones al Aeropuerto de Arica, mediante la ampliación de parte de su infraestructura y la modernización de algunas de sus instalaciones a fin de dar respuesta a la creciente demanda de usuarios con un horizonte de tiempo definido al año 2034, de manera que, el aeropuerto sigue operando en la misma forma que lo ha hecho hasta la fecha, bajo la autorización que otorga la Resolución de Calificación Ambiental obtenida en 2002 (RCA N°00146 del 14 de octubre de 2002; la cual calificó ambientalmente favorable el proyecto "Proyecto Remodelación y Ampliación Terminal de pasajeros Aeropuerto Chacalluta de Arica I Región". El Aeropuerto Chacalluta, se ubica aproximadamente a 18 km al norte de la ciudad de Arica y al costado poniente de la ruta 5 Norte. Este Aeropuerto se encuentra actualmente operando bajo el régimen de concesión de obra pública.

El proyecto consiste principalmente en la remodelación y ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas, pasajeros y demás usuarios del Aeropuerto las condiciones de servicio, confort y seguridad acordes a las de un aeropuerto regional con carácter internacional.

El Edificio Terminal se ampliará hacia el sur y hacia el oriente. Esto implica una serie de intervenciones necesarias para dar lugar a la ampliación, tales como reubicar la Subestación Eléctrica de la Sociedad Concesionaria y reubicar la totalidad de las instalaciones aeronáuticas que se encuentran en este sector, como son la Torre de Control, el Edificio Administrativo DGAC, Edificio Logístico DGAC y Edificio Cuartel SSEI, dando lugar a un nuevo complejo Aeronáutico, emplazado hacia el sur del terreno. Cabe señalar que parte de estas instalaciones se encuentran fuera de norma aeronáutica internacional, la Torre de Control por visibilidad y SSEI por Normativa Aeronáutica DAN 1405 y además obsoletas en términos constructivos, habiendo cumplido su vida útil y siendo necesario su reemplazo para operar hasta 2034. Asimismo, esta alternativa considera reubicar las instalaciones de carga en el actual Edificio SSEI.

Este complejo se encuentra ubicado a una distancia de 300 metros desde el edificio terminal y consta de las siguientes instalaciones:

- Edificio SSEI (1)
- Edificio Administrativo (2)
- Torre de Control (3)
- Subestación Eléctrica (4)
- Edificio Logístico (5)
- Casino (6)
- Control de Acceso (7)
- Estacionamientos (8)
- Plataforma SSEI (airside) (9)
- Control Acceso Airside (10)

Este proyecto requiere nueva vialidad que inicia en el área terminal y se desarrolla hacia el sur.

La ampliación del Edificio hacia el oriente, implica desplazar la vialidad pública también hacia el oriente y remodelar un sector de los estacionamientos vehiculares. Esta vialidad continúa hacia el sur, hasta llegar al nuevo complejo aeronáutico.

<u>Ampliación y/o Remodelación de obras existentes:</u>

1. Ampliación y remodelación edificio terminal de pasajeros
2. Ampliación de plataforma comercial

<u>Construcción de nuevas obras:</u>

1. Construcción nueva Torre de Control
2. Construcción nuevo Edificio SSEI
3. Construcción nuevo edificio administrativo DGAC
4. Construcción nuevo subestación eléctrica DGAC
5. Construcción nuevo casino DGAC
6. Construcción nuevo edificio logístico DGAC

7. Construcción nuevo edificio Oficina ARO
8. Remodelación actual Edificio SSEI para su utilización como Terminal de Carga
9. Construcción nueva subestación eléctrica Sociedad Concesionaria

Obras que considera la modificación del Proyecto:

Se describen a continuación las acciones, actividades, nuevas obras a construir, ampliaciones y modificaciones a realizar, y demoliciones o desmantelamientos contemplados como parte del proyecto que el Titular ejecutará en virtud del nuevo período de concesión para la explotación del Aeropuerto Chacalluta de Arica hasta el año 2034. El resto de infraestructura no sufrirá cambios y se mantendrá en pleno funcionamiento durante la fase de construcción y operación de las nuevas instalaciones.

Nº	Obra
1	**Ampliación Plataforma Comercial** De acuerdo a lo señalado en el plan Maestro, al año 2034 (año de diseño para el área de maniobra de aeronaves) se proyecta un total de 13 operaciones en hora punta (H-1), cifra que incluye aterrizajes y despegues, lo que se traduce en 7 aeronaves que llegan en hora punta. La ampliación de la plataforma se realiza hacia el norte y sur.
2	**Estacionamientos Taxi** Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.
3	**Estacionamientos Rent a Car** Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.
4	**Estacionamientos Custodia** Se proyectan al oriente de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.
5	**Estacionamientos Buses** Se proyectan al norte de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.
6	**Estacionamientos Mini Buses** Se proyectan al norte de los estacionamientos públicos existentes y cuentan con su propio sistema de control de acceso.
7	**Punto de Control de Acceso Área Movimiento** Se proyecta un punto de control de acceso al área de movimiento de aeronaves, considerando lo establecido en el Manual de Diseño de Infraestructura de Seguridad de la Aviación de la DGAC.
8	**Estacionamiento Concesionario y servicios públicos** Se proyectan al sur del Edificio Terminal de Pasajeros.
9	**Nueva Vialidad** En relación a la vialidad de acceso al terminal, producto del aumento de crujía del edificio terminal, es necesario su desplazamiento hacia el oriente. Se consideran tres pistas frente al edificio, dos de circulación y la tercera corresponde al andén de embarque y desembarque de pasajeros. Se proyecta la vialidad necesaria para conectar el área terminal con el nuevo complejo aeronáutico, tanto desde el landside (dando continuidad desde la vialidad frente al terminal) como el airside (dando continuidad al actual camino aeronáutico). Se considera además un camino de acceso al lado aire desde el nuevo complejo aeronáutico. Se proyecta un nuevo camino bidireccional que servirá de acceso y salida hacia y desde el nuevo complejo aeronáutico. Servirá también de salida para los camiones de carga, minimizando el tránsito de este tipo de vehículos frente al edificio terminal.
10	**Estacionamientos DGAC** Se desarrollan en el nuevo complejo aeronáutico, ubicado al sur del área terminal de pasajeros.
11	**Plataforma SSEI** Se ubica frente el nuevo Edificio SSEI, en el lado aire.
12	**Ampliación camino aeronáutico** Se da continuidad al camino aeronáutico existente de manera de conectar las nuevas instalaciones aeronáuticas desde el lado aire.
13	**Camino SSEI hacia Área Movimiento** Se considera la conexión entre el nuevo SSEI y los pavimentos del área de movimiento de aeronaves.
14	**Estacionamiento Camiones Carga** Se ubica contiguo al Edificio Terminal de Pasajeros, hacia el sur.
15	**Ampliación Edificio Terminal de Pasajeros** En base a los resultados obtenidos en el estudio de demanda y a los tiempos de procesos medidos en el Aeropuerto, se han realizado los cálculos de requerimientos de infraestructura necesarios para responder en forma óptima al tráfico proyectado para la segunda concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Nº	Obra
	De acuerdo al análisis de capacidad realizado, es necesario duplicar la capacidad del Edificio, alcanzando cerca de 11.500m² para responder a la demanda proyectada, los que se desarrollan en 2 niveles. Se proyecta el crecimiento del edificio terminal hacia el sur y hacia el oriente, de forma de dar cabida en forma adecuada al programa arquitectónico requerido. Se considerarán en el diseño del edificio terminal todos los recintos y flujos necesarios para atender operaciones internacionales. Dado que estás se presentan por temporada, se desarrollará un proyecto flexible, que permita también destinar estas áreas al tráfico doméstico.
16	**Torre de Control** Ubicada en nuevo complejo aeronáutico, se requiere una nueva torre ya que la actual tiene problemas de visibilidad y se debe dar cumplimiento normativa aeronáutica (DAN 1111).
17	**Edificio logístico DGAC** Ubicado en nuevo complejo aeronáutico.
18	**Edificio SSEI** Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, se requiere para dar cumplimiento a normativa aeronáutica (DAN 1405).
19	**Edificio S/E DGAC** Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, se requiere una nueva subestación eléctrica aeronáutica, para alimentar el nuevo complejo y conectar a ella las ayudas visuales del área de movimiento de aeronaves.
20	**Edificio ADM. DGAC** Ubicado en nuevo complejo aeronáutico, edificio destinado a labores administrativas de la DGAC.
21	**Casino DGAC** Ubicado en nuevo complejo aeronáutico.
22	**Subestación Eléctrica Concesionario** Ubicada en sector estacionamientos vehiculares, se requiere para dar respuesta al aumento de consumos por crecimiento de las instalaciones del área terminal.
23	**Edificio Carga** Ubicado al sur del edificio terminal de pasajeros, con conexión directa a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

4.8.- Caminos de acceso al Proyecto

Al Aeropuerto Chacalluta de Arica, es posible acceder a través de la Ruta 12 que conecta en forma perpendicular a la Ruta 5, por el sur desde la capital regional , Arica se accede por la Ruta 5 Región de Arica y Parinacota.

Sin embargo, el proyecto no contempla nuevos accesos, el proyecto contempla la continuidad de la vialidad interior existente; específicamente, el enlace no es parte del alcance del proyecto, es decir, no hay nuevos accesos, 3 empalmes, intersecciones o atraviesos con Caminos Públicos bajo la tuición de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. (Ver Figura 1 - Adenda)

Los Planos del proyecto de ampliación y las Especificaciones Técnicas resumidas, se adjunta en **Anexo 1.F.1** de la DIA.

4.9.-Fase de construcción

Partes obras y acciones de la fase de construcción

Las obras y acciones de la fase de construcción se dividen en Obras Preliminares, la construcción de los nuevos edificios, la ampliación y/o remodelación de los existentes, instalaciones tales como Agua Potable, Alcantarillado y la Ampliación del Sistema de Tratamiento de Aguas Servidas, todas identificadas en el Anexo 1.G de la DIA, Cronograma Fase de Construcción.

Obras Previas

a) Instalación primer conteiner Instalación de Faenas

El acto u acción concreta que establece el inicio de la fase de construcción será la instalación de oficina y caseta de vigilancia prefabricada dentro de la instalación de faenas. A partir de ese momento se comenzará la ejecución de la construcción de forma sistemática.

b) Instalación de Faenas

La instalación de faenas se ubicará dentro del recinto del aeropuerto, en un sector próximo al área de intervención, tal que se evite afectar áreas adicionales en forma innecesaria. No será intervendrá ningún componente relacionado con flora y vegetación durante la fase de construcción. Esta instalación será de carácter temporal, de 0,3 ha de superficie y permanecerá habilitada durante todo el periodo de construcción, estimado en 24 meses.

Cabe destacar que no se instalarán campamentos, debido a que el personal no pernoctará en el área de trabajo; éste será trasladado diariamente a la zona del Proyecto desde las localidades próximas que cuenten con servicios de alojamiento o bien donde dicho personal resida.

A continuación, se presentan los elementos que se incluirán en la instalación de faena.

Oficinas: Estas oficinas tienen por objetivo mantener las operaciones de la oficina de la Sociedad Concesionaria y de la Inspección Fiscal del MOP durante su construcción. Se trata de la instalación de al menos dos contenedores de dimensiones estandarizadas, aproximadamente 6 m de largo con anchos variables de promedio 4 m y alto de 2,5 m. El tamaño destinado a las oficinas se determinó considerando las recomendaciones de la Mutual de Seguridad.

Bodegas de materiales de construcción: Corresponden a construcciones provisorias instaladas en contenedores metálicos de 60 m3 de capacidad. Estas instalaciones permitirán almacenar materiales, herramientas y elementos de protección personal y estarán acondicionadas contra la humedad, temperatura e intemperie.

Taller de Trabajo: Se trata de una construcción instalada en contenedores metálicos u otro, hecha de paneles de madera protegidos del viento. Contará con elementos que permitan la correcta ventilación, luminosidad, con bancos y mesas de trabajo ergonométricos para facilitar el trabajo.

Comedores: Corresponderán a contenedores metálicos u otro especialmente diseñado para estos fines.

Servicios Higiénicos Temporales: Corresponden a baños químicos los que estarán a cargo de una empresa que cuenta con autorización sanitaria.

Vestidores: Se habilitará un contenedor para ser utilizado como vestidor.

Servicios de Primeros Auxilios: En uno de los contenedores, se habilitará un recinto que cuente con todo el equipamiento necesario para primeros auxilios.

c) Patio de Residuos

Esta instalación de 100 m^2, tiene por finalidad acopiar temporalmente los residuos provenientes de la etapa de construcción del Proyecto.

El Patio de Residuos considera dos áreas destinadas para el acopio de residuos no peligrosos y peligrosos.

c.1.-Patio de Residuos no peligrosos (residuos domiciliarios e industriales no peligrosos)

Los residuos domiciliarios y asimilables a domiciliarios serán manejados por un sistema integrado de dos componentes. En primera instancia, los residuos serán almacenados en bolsas plásticas en su lugar de origen dentro de contenedores primarios, posteriormente, serán enviados al Patio de Residuos dentro de contenedores secundarios, con un mínimo de 90 litros de capacidad con tapa, los que serán retirados con una frecuencia de cada 3 días, por el servicio de una empresa que cuente con la autorización sanitaria correspondiente.

Los residuos industriales provenientes del material de excavaciones de las fundaciones, se dispondrán temporalmente en zonas cercanas al frente de faena y posteriormente serán reutilizados en las actividades de nivelación, compactación y habilitación de caminos y fundaciones. Lo mismo se realizará con el material extraído de las zanjas de cables subterráneos. Si eventualmente sobrara material de estas excavaciones, éste será trasladado a un sitio de disposición final a cargo de empresas autorizadas.

c.2.- Patio de Residuos peligrosos (Bodega de Acopio Temporal BAT)

Durante la construcción del Proyecto, se almacenarán residuos en categoría de peligrosos, tales como tubos fluorescentes, lubricantes, diluyentes, pinturas, huaipes, etc. El Patio de residuos peligrosos corresponderá a una Bodega de Acopio Temporal (BAT).

Estos residuos serán manejados mediante un sistema integrado de dos componentes. En el lugar de generación los residuos peligrosos se dispondrán en contenedores primarios estancos y sellados, para posteriormente ser llevados a un contenedor secundario dentro de la BAT, en donde se dispondrán temporalmente. Este tipo de residuos será retirado desde la BAT por alguna empresa autorizada por la Autoridad Sanitaria, con una frecuencia no superior a seis meses, de acuerdo a lo establecido en el artículo 31 del D.S. N° 148/04 del MINSAL.

El destino final de los residuos peligrosos siempre será un lugar autorizado. Hoy el lugar más cercano para disposición de este tipo de residuos se encuentra en Antofagasta. El retiro y disposición serán esporádicos, ya que el Aeropuerto de Chacalluta no es un gran generador de ese tipo de residuos.

Las características de la BAT se detallan a continuación:

Tendrá una base continua de hormigón armado, además de un pretil de retención de escurrimiento o derrames de 10 cm., el cual permitirá contener a lo menos el 20% del volumen total de los contenedores que serán almacenados.

La construcción referencial de esta bodega se realizará en estructura metálica, con techumbre de planchas tipo zincalum que evite la exposición directa a la luz solar y para sus paredes se utilizará un cerco estructural igual o similar a malla Acma, alcanzando una altura máxima total de 2,7 metros incluyendo el pretil.

Será techado y protegido de condiciones ambientales tales como humedad, temperatura y radiación solar.

El almacenamiento deberá garantizar que se minimice la volatilización, el arrastre o la lixiviación y en general cualquier otro mecanismo de contaminación del medio ambiente que puede afectar a la población cercana.

El acceso estará ubicado en uno de sus lados, el cual deberá permitir ser cerrado para que su ingreso sea restringido. Los residuos que sean almacenados en la bodega de insumos y residuos peligrosos, serán envasados en recipientes cerrados, de manera de evitar derrames. A su vez, estos recipientes serán rotulados según el residuo a contener.

Esta bodega contará con una adecuada ventilación considerando los tipos de sustancias que serán acopiadas. La bodega de insumos y residuos peligrosos presentará letreros de advertencia según lo dispuesto en el artículo 33 del D.S. N°148/03 y de acuerdo al nivel de peligrosidad.

Además, contará con extintores para combatir incendios que pudiesen producirse.

Los lugares de almacenamiento temporal habilitados para los residuos peligrosos contemplarán todas aquellas medidas necesarias para evitar que la descarga accidental de éstos que signifique una contaminación del suelo o que pongan en riesgo la salud de las personas y el medio ambiente.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, la Constructora deberá dar cumplimiento a lo señalado en el Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas, versión 7.01 (2013), el que define una serie de obligaciones y exigencias para la ejecución de instalaciones de faenas, entre otros. Ver Anexo 1.H de la DIA, Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas.

Requerimientos necesarios para la materialización de las obras físicas.

A continuación, se describen los requerimientos necesarios para la materialización de las obras físicas.

Equipos y Maquinarias

Se contempla el uso y número de la siguiente maquinaria de construcción de acuerdo a las características del proyecto:

Maquinaria y equipo

Tipo	Nº
Camiones Tolva de 10 ton o más (6 m^3 o más)	8
Camiones Betoneros	2
Motoniveladora	1
Rodillo compactador	1
Tren Pavimentador	1
Camión Imprimador (Riego asfáltico)	1
Finisher	1
Excavadora	1
Camiones aljibe (10-12 m^3)	2

Movimiento de material

Excavación
Se realizarán las excavaciones de tierra requeridos para la construcción de las obras proyectadas, tales como despeje, limpieza y excavación de material con el fin de preparar la zona requerida para montar las obras, con un total aproximado de 190.985 m^3
En esta fase del proyecto se estima que cada camión realizará aproximadamente 8 viajes diarios, considerando que se utilizaran camiones tolva de 6m^3 con capacidad máxima en un periodo de 500 días

Confección de terraplenes
Se construirán los terraplenes necesarios para montar las obras de construcción, con un total aproximado de 42.668 m^3.
En esta fase del proyecto se estima que cada camión realizará aproximadamente 2 viajes diarios, considerando que se utilizaran camiones tolva de 6m^3 con capacidad máxima en un periodo de 500 días

Base Chacada
Esta partida considera un total de 22.348 m^3 del cual se estima que tendrá una duración aproximada de 510 dias. Para esta partida se estima a lo menos 1 viaje diario, para una flota de 8 camiones en obra.

Sub Base
Esta partida considera un total de 5.788 m^3 del cual se estima que tendrá una duración aproximada de 160 dias. Para esta partida se estima a lo menos 1 viaje diario, para una flota de 8 camiones en obra.

Asfalto
Esta partida considera un total 11.762 m^3 del cual se estima que tendrá una duración aproximada de 160 dias. Para esta partida se estima a lo menos 2 viajes diario, para una flota de 8 camiones en obra.

Hormigón
Esta partida considera un total 17.243 m^3 del cual se estima que tendrá una duración aproximada de 160 dias. Para esta partida se estima a lo menos 2.5 viaje diario, para una flota de 8 camiones en obra.

La mantención técnica y limpieza de camiones, maquinarias y diferentes equipos de la construcción la realizarán los contratistas de las obras, para ello el Titular exigirá la realización de estas actividades en locales establecidos, fuera del área del proyecto.

Es importante señalar que la maquinaria empleada contará con su Revisión Técnica al día.

Materiales para Construcción

Los principales materiales a ocupar para la construcción serán:

Materiales para construcción

Obra	Hormigón (m^3)	Enfierradura (Kg)	Acero (Kg)	Base Chancada (m^3)	Sub Base (m^3)	Asfalto (m^3)	Terraplenes (m^3)	Excavación (m^3)
Ampliación Terminal	5.440	710.000	190.530					
Complejo DGAC	6.600	82.900	80.000				813	2.439
Ampliación Plataforma	5.203			1.815			3.630	10.648
Plataforma aviación General				1.820		676		
Zonas RESA							8.000	
Márgenes				14.402		9.361	21.603	41.766
Camino Aeronáutico y Camino SSEI				777	1.036	311	1.554	4.196
Vialidad y estacionamientos				3.534	4.712	1.414	7.068	131.936
TOTAL	**17.243**	**792.900**	**270.530**	**22.348**	**5.748**	**11.762**	**42.668**	**190.985**

En lo que respecta a los áridos serán adquiridos de empresas que cuenten con todas las autorizaciones ambientales y sectoriales vigentes, próximos al área del proyecto.
El resto de los materiales serán comprados en plantas, de modo que lleguen solamente para la colocación al lugar de las obras.

Transporte
El transporte se realizará mediante camiones los cuales principalmente ingresarán los materiales e insumos al área de faena. El origen de los viajes estará centrado en la ciudad de Arica, que proveerá los materiales a utilizar. El número de camiones se encuentra en la *Tabla N° 1.6 de la DIA, máquinas y equipos*, indicados en el punto anterior.

Para el transporte de los trabajadores desde y hacia la faena se utilizará transporte público (buses), o bien, la empresa constructora dispondrá de un servicio para el transporte de trabajadores.

El camino de ingreso a las obras durante su fase de construcción será al oriente de las plantas solares del aeropuerto.

Recursos naturales renovables a extraer o explotar por el proyecto o actividad para satisfacer sus necesidades.

El proyecto no considera la extracción o explotación de ningún recurso natural renovable, porque la zona del aeropuerto dispone de abastecimiento regular de agua potable, los cuales serán utilizados sin modificaciones por parte de la empresa contratista tanto para el agua potable como para el agua de uso industrial (DE PTAS).

Los áridos serán obtenidos desde los establecimientos de la región que cuenten con las autorizaciones correspondientes.

Suministros Básicos
Durante la construcción del proyecto, se estima requerir los siguientes servicios y suministros:

Energía Eléctrica
La energía eléctrica requerida para las faenas de construcción será suministrada por medio de las instalaciones existentes, provista a través de subestaciones eléctricas existentes de la DGAC y de la Sociedad Concesionaria dentro del recinto aeroportuario. Sin perjuicio de lo anterior, el consumo que se generará durante la construcción las obras debe estar acorde a la capacidad existente del aeropuerto.

Combustible
Durante la fase de construcción, el proyecto no contempla el almacenamiento de combustible puesto que las máquinas y vehículos serán abastecidos en lugares establecidos existentes en la zona del proyecto o en la ciudad de Arica: Sin embargo, si la Sociedad Concesionaria requiriese el almacenamiento de combustible en faena para el funcionamiento de maquinaria, tramitará previamente todos los permisos ambientales relacionados y será almacenado en estanques o tambores de almacenamiento que den cumplimiento a las exigencias dispuestas en los Artículos 161°, 162°, 163° y 164°, del Título IV D.S. N° 160/2009.

Agua
La zona del aeropuerto dispone de abastecimiento regular de agua potable, la que será utilizada sin modificaciones por parte de la empresa contratista. Durante esta fase se estima una demanda de 100 L/día por concepto de consumo humano por persona. Durante esta fase se estima una demanda de 14 m^3 diarios, llegando un total de 320 m^3 mensuales, considerando el número estimado de 140 trabajadores promedio.

Servicios higiénicos
Se considera la utilización de baños químicos, cuya instalación y disposición final estará a cargo de una empresa especializada contratada para este fin, que tenga las autorizaciones del SEREMI de Salud de la Región para la realización de la actividad, la que deberá cumplir con las normas sanitarias en todo el ciclo del servicio prestado, entre otras con la disposición final de los residuos en lugares autorizados. Se cumplirán las disposiciones referidas en los artículos 23 y 24 del Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas en los lugares de trabajo (D.S. 594/99), proveyendo de al menos el número mínimo de artefactos estipulados en esos artículos de acuerdo al número de personas que trabajen por turno. No existe plazo en la norma citada, demás se considerarán baños químicos en los frentes de trabajo, según lo indicado en el código del trabajo, el cual establece que deberá existir servicios higiénicos a no más de 75 m de su área de trabajo.

Alimentación
Se considera la habilitación de comedores en donde se dispondrán instalaciones para calentar los alimentos que serán traídos desde Arica. Es decir, no se considera la preparación de alimentos en la Instalación de Faenas.

Alojamiento
Se considera el traslado del personal que trabajará en la construcción del proyecto, desde la ciudad de Arica, razón por la cual no se consideran instalaciones para alojamiento de los trabajadores.

Transporte
Se considera el traslado el traslado de personal desde Arica en buses contratados para este servicio. El número de buses variará de acuerdo al número de trabajadores los que llegarán por la mañana y se irán por la tarde

Emisiones del proyecto

Emisiones atmosféricas
Las emisiones atmosféricas de la etapa de construcción del proyecto corresponden a aquellas asociadas a las siguientes actividades y cuyos principales focos de emisión considerados en este análisis corresponden a:

- Excavaciones;
- Demolición;
- Carga y descarga de Camiones (Transferencia de material);
- Resuspensión de polvo por circulación vehicular en caminos no pavimentados
- Resuspensión de polvo por circulación vehicular en caminos pavimentados;
- Emisiones asociadas a la combustión de motores de camiones
- Emisiones asociadas a la combustión en maquinaria de la construcción.

Operaciones de Excavaciones
Las emisiones durante la operación de excavación corresponden a las generadas por el movimiento de tierra, apilamiento y desplazamiento del material removido, usualmente mediante la operación de una retroexcavadora.

Emisiones estimadas por excavaciones

Contaminante	FE (kg/hr)	TOTAL		AÑO 1		AÑO 2	
		Horas	(Ton)	Horas	(Ton/año)	Horas	(Ton/año)
PTS	1,80	6.366	11,44	6.285	11,30	81	0,15
PM_{10}	0,34		2,16		2,13		0,03
$PM_{2,5}$	0,19		1,2		1,19		0,02

Demolición
Las emisiones asociadas a la demolición se muestran en la siguiente tabla:

Emisiones estimadas por demolición

Contaminante	FE (kg/hr)	TOTAL		AÑO 1		AÑO 2	
		Horas	(Ton)	Horas	(Ton/año)	Horas	(Ton/año)
PTS	1,80	1.330	2,39	1.263	2,27	67	0,12
PM_{10}	0,34		0,45		0,43		0,02
$PM_{2,5}$	0,19		0,25		0,24		0,01

Carga y descarga de camiones

El transporte de los excedentes de tierra generados en las excavaciones implica transferencias "discretas" de materiales: desde la zona de excavación a los camiones que la transportarán y hacia la zona de descarga. El material transferido, en las distintas operaciones, posee material fino que durante la carga o descarga y por acción del viento produce emisiones de material particulado. Las emisiones totales asociadas a carga y descarga se muestran en la siguiente tabla:

Emisiones estimadas por carga y descarga

Contaminante	FE (kg/ton)	Ton	Año 1 Ton/año	Año 2 Ton/año
PTS	0,00050	0,607	0,58	0,027
PM_{10}	0,00024	0,287	0,274	0,0126
$PM_{2,5}$	0,00004	0,043	0,042	0,002

Emisiones de polvo resuspendido por tránsito de vehículos en caminos pavimentados

Los resultados de emisiones estimados son los siguientes:

Emisiones estimadas de polvo resuspendido caminos pavimentados

Contaminante	FE (kg/ton)	Ton	Año 1 Ton/año	Año 2 Ton/año
PTS	5,97351	7,87	6,92	0,95
PM_{10}	1,19531	1,58	1,38	0,19
$PM_{2,5}$	0,28919	0,38	0,34	0,05

Emisiones de polvo resuspendido por tránsito de vehículos en caminos no pavimentados

Los resultados de emisiones estimados son los siguientes:

Emisiones estimadas de polvo resuspendido caminos no pavimentados

Contaminante	FE (kg/ton)	Ton	Año 1 Ton/año	Año 2 Ton/año
PTS	1623,91076	14,35	12,63	1,72
PM_{10}	591,51190	5,23	4,60	0,63
$PM_{2,5}$	59,15119	0,52	0,46	0,06

Tubo de escape de maquinaria de construcción

Las emisiones asociadas a la operación de maquinaria interna corresponden a las descargadas desde los tubos de escape.

Las emisiones asociadas a la combustión de maquinaria para el proyecto se muestran en la siguiente tabla:

Emisiones estimadas escape maquinaria

Emisiones Ton/año	CO	HC	NO_X	PTS	MP_{10}	$MP_{2,5}$
Excavadora	2,25	1,04	6,40	0,67	0,67	0,67
Motoniveladora	0,71	0,32	3,41	0,26	0,26	0,26
Rodillo compactador	0,47	0,21	1,79	0,15	0,15	0,15
Finisher	0,18	0,08	0,67	0,06	0,06	0,06
Tren Pavimentador	0,18	0,08	0,87	0,07	0,07	0,07
TOTAL	**3,79**	**1,73**	**13,14**	**1,21**	**1,21**	**1,21**

Tubo de escape de vehículos

Las emisiones asociadas a la operación de vehículos corresponden a las descargadas desde los tubos de escape de los camiones y buses.

Las emisiones asociadas al tubo de escape de camiones, se muestran en la siguiente tabla.

Emisión de camiones pesados Euro III

CONTAMINANTE	FE (gr/km)	EMISIÓN (Ton)	EMISIÓN AÑO 1 (Ton/año)	EMISIÓN AÑO 2 (Ton/año)
CO	1,971207725	2,47	2,25	0,22
NO_X	7,474990997	9,36	8,52	0,85
HC	0,436011217	0,55	0,50	0,05
PTS	0,182501676	0,23	0,21	0,02
PM_{10}	0,182501676	0,23	0,21	0,02
$PM_{2,5}$	0,182501676	0,23	0,21	0,02

Emisión de Buses Euro III

CONTAMINANTE	FE (gr/km)	EMISIÓN (Ton)	EMISIÓN AÑO 1 (Ton/año)	EMISIÓN AÑO 2 (Ton/año)
CO	2,124314527	0,21	0,11	0,11
NO_X	7,936702118	0,80	0,40	0,40
HC	0,507269105	0,05	0,03	0,03
PTS	0,197591752	0,02	0,01	0,01
PM_{10}	0,197591752	0,02	0,01	0,01
$PM_{2,5}$	0,197591752	0,02	0,01	0,01

Resumen Emisiones Etapa de Construcción

Un resumen de los resultados de las estimaciones de emisiones durante el periodo de construcción es el siguiente:

Emisiones estimadas (Ton) periodo Construcción

Etapa	Fuente	PTS	PM_{10}	$MP_{2,5}$	CO	NOx	HC
Construcción	Excavaciones	11,44	2,16	1,20			
	Demolición	2,39	0,45	0,25			
	Carga y descarga	0,61	0,29	0,04			
	Resuspendido en Caminos	22,22	6,80	0,90			
	Escapes maquinaria	1,21	1,21	1,21	3,79	13,14	1,73
	Escapes camiones	0,25	0,25	0,25	2,47	9,36	0,55
Total ton/año Construcción		**38,12**	**11,15**	**3,86**	**6,26**	**22,50**	**2,28**

Las tablas siguientes muestran el resumen de las emisiones para cada año del proyecto.

Emisiones estimadas (Ton) - Año 1

Etapa	Fuente	PTS	PM_{10}	$MP_{2,5}$	CO	NOx	HC
Construcción	Excavaciones	11,30	2,13	1,19			
	Demolición	2,27	0,43	0,24			
	Carga y descarga	0,58	0,27	0,04			
	Resuspendido en Caminos	19,55	5,98	0,80			
	Escapes maquinaria	1,20	1,20	1,20	3,75	12,99	1,71
	Escapes camiones	0,22	0,22	0,22	2,25	8,52	0,50
Total ton/año 1		**35,11**	**10,23**	**3,68**	**5,99**	**21,50**	**2,21**

Emisiones estimadas (Ton) - Año 2

Etapa	Fuente	PTS	PM_{10}	$MP_{2,5}$	CO	NOx	HC
Construcción	Excavaciones	0,15	0,03	0,02			
	Demolición	0,12	0,02	0,01			
	Carga y descarga	0,03	0,01	0,00			
	Resuspendido en Caminos	2,67	0,82	0,11			
	Escapes maquinaria	0,01	0,01	0,01	0,04	0,15	0,02
	Escapes camiones	0,03	0,03	0,03	0,22	0,85	0,05
Total ton/año 2		**3,01**	**0,92**	**0,18**	**0,27**	**1,00**	**0,07**

Emisiones de ruido

La estimación de los niveles de presión sonora, en la etapa de construcción, corresponde a la proyección de los niveles sonoros en las distintas etapas del proyecto, las cuales se indican a continuación.

- Obras preliminares.
- Instalaciones de faenas.
- Obra gruesa (construcción).
  - Acceso movimiento carros SSEI (escenario 1).
  - Instalaciones DGAC (escenario 2).
  - Nueva vialidad acceso DGAC (escenario 3).
  - Estacionamientos (escenario 4).
  - Ampliación terminal de pasajeros (escenario 5).
  - Ampliación de plataformas (escenario 6).

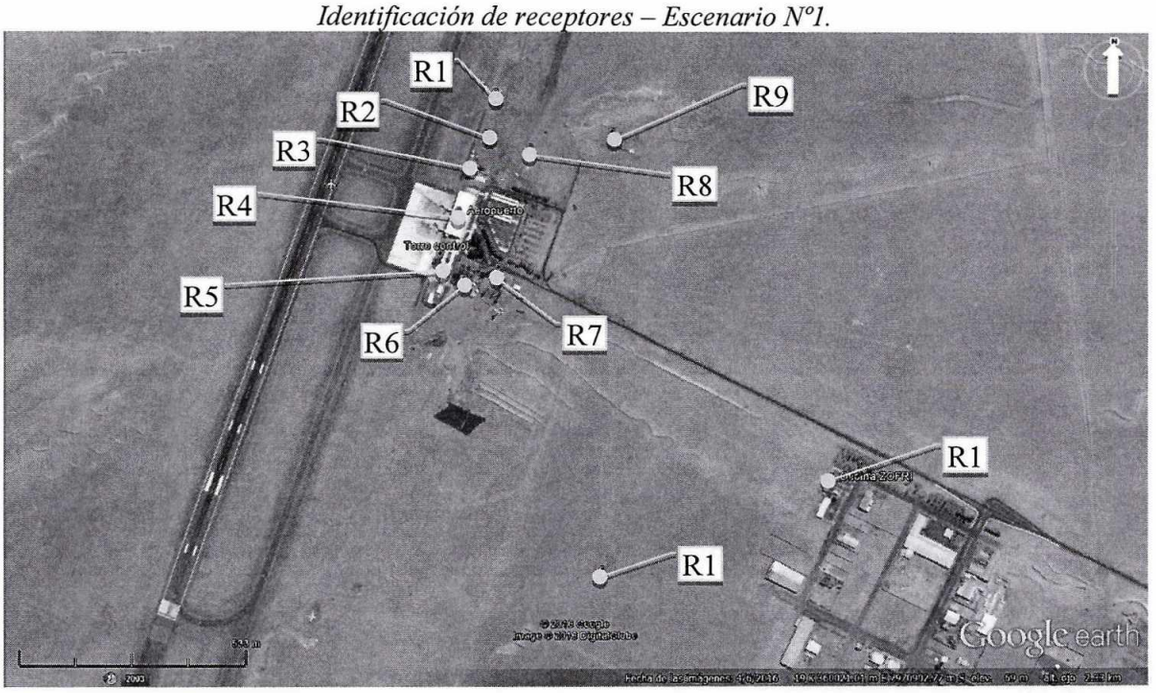
Proyección de los Niveles de Ruido y Consideraciones – Etapa Construcción

En la etapa de construcción del proyecto se generará ruido por la operación de la maquinaria pesada, en los distintos frentes de trabajo que se llevaran a cabo al interior del emplazamiento del proyecto. Para esto, se proyectarán los niveles de ruidos considerando la peor condición de funcionamiento, la cual corresponde al funcionamiento simultáneo de todas las fuentes de ruido señaladas para la etapa de construcción (obra gruesa) del proyecto.

En las proyecciones realizadas se considerarán las condiciones y características ambientales tales como edificios, barreras, absorción del terreno, obstáculos, y las respectivas fuentes de ruidos involucradas en la etapa de construcción.

A continuación, se indican los receptores (edificaciones) seleccionados como sensibles, los cuales se seleccionaron edificios del propio aeropuerto, así como edificaciones militares y edificaciones cercanas al aeropuerto, los cuales se identificaron mediante una letra y un número correlativo.

Identificación de receptores – Escenario N°1.



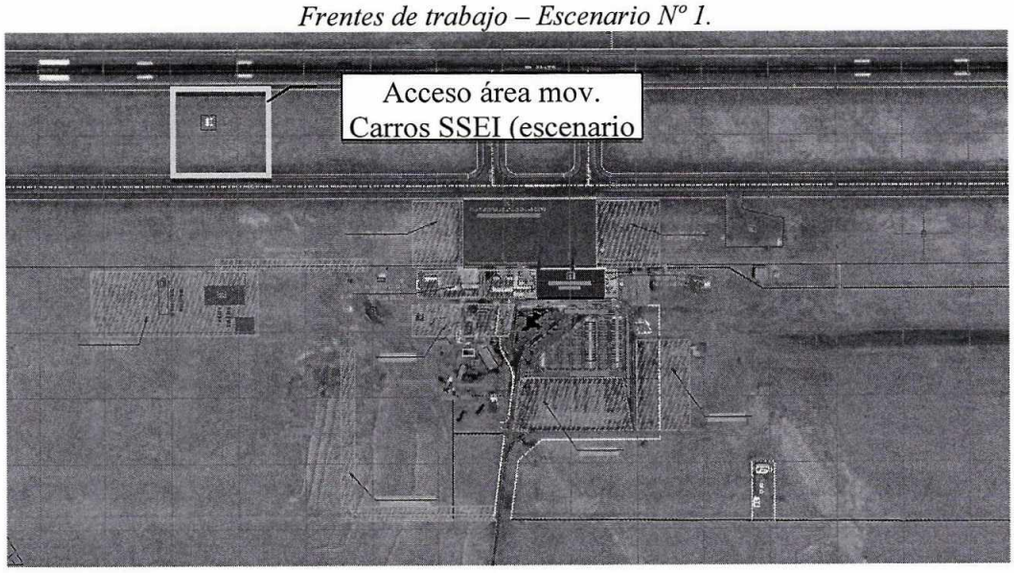
Las mediciones en los receptores se realizaron con equipos, los que se encuentran especificados en el **Anexo 2.A de la DIA, Certificado de Sonómetro.**

El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm, el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, el cual será considerado para las proyecciones.

Proyección de los Niveles de Ruido – Acceso Movimiento de Carros SSEI (Escenario 1)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde al acceso movimiento de carros SSEI del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 1.

Frentes de trabajo – Escenario N° 1.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 1.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 1.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		51	**62**	--	Si
R3		52	**60**	--	Si
R4		36	**65**	-33*	Si
R5		59	**57**	--	No
R6		57	**54**	--	No
R7		52	**62**	--	Si
R8		46	**62**	--	Si
R9		46	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

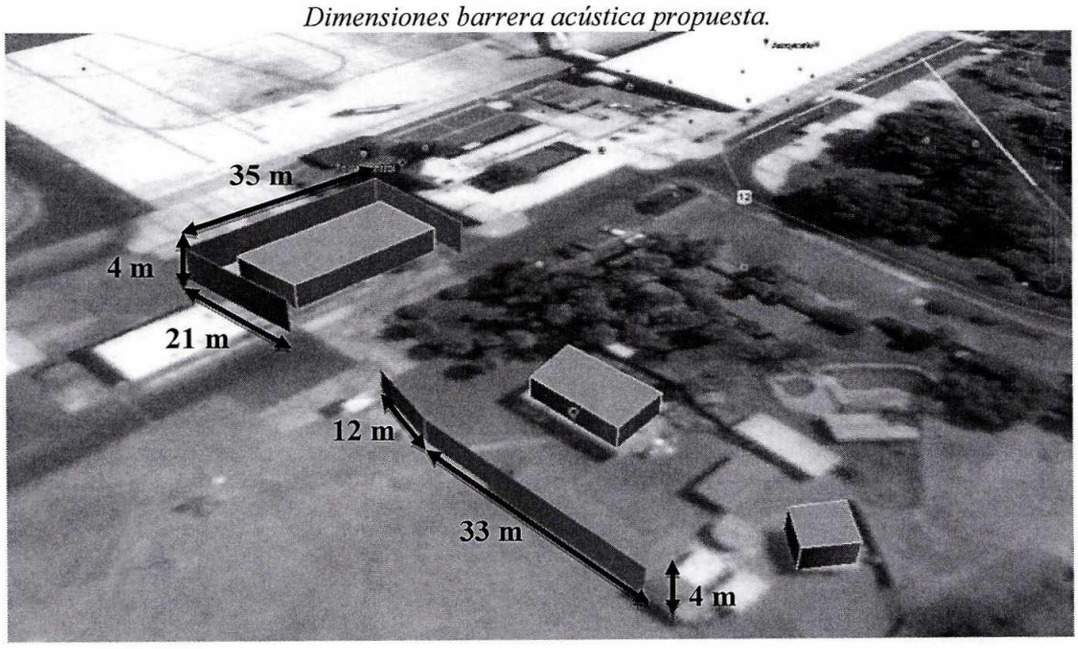
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 36 – 33 = 3 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

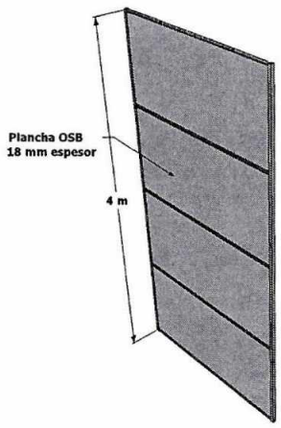
De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R5 y R6 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 2 dBA para R5 y 3 dBA para R6. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 4 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación, se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y dos tramos de 21 metros y un tramo de 35 metros y un tramo de 12 metros y 33 metros, para el sector del cierre perimetral colindante con dichos receptores. La materialidad de la pantalla debe ser en base a panel OSB con un espesor mínimo de 18 mm o material equivalente con una densidad superficial igual o superior a 11,7 Kg/m^2. Además, esta medida de abatimiento o control debe ser implementada también para la etapa de demolición de los edificios colindantes. A continuación, se indica mediante una imagen referencial las características de la barrera.

Barrera acústica tipo a implementar de 4 metros de altura.



Para asegurar la eficiencia del sistema constructivo descrito anteriormente, se considerará una buena hermeticidad, por lo que no deben haber espacios entre la unión de placas de OSB y entre la placa de OSB y la estructura metálica soportante.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 1 con barrera acústica.

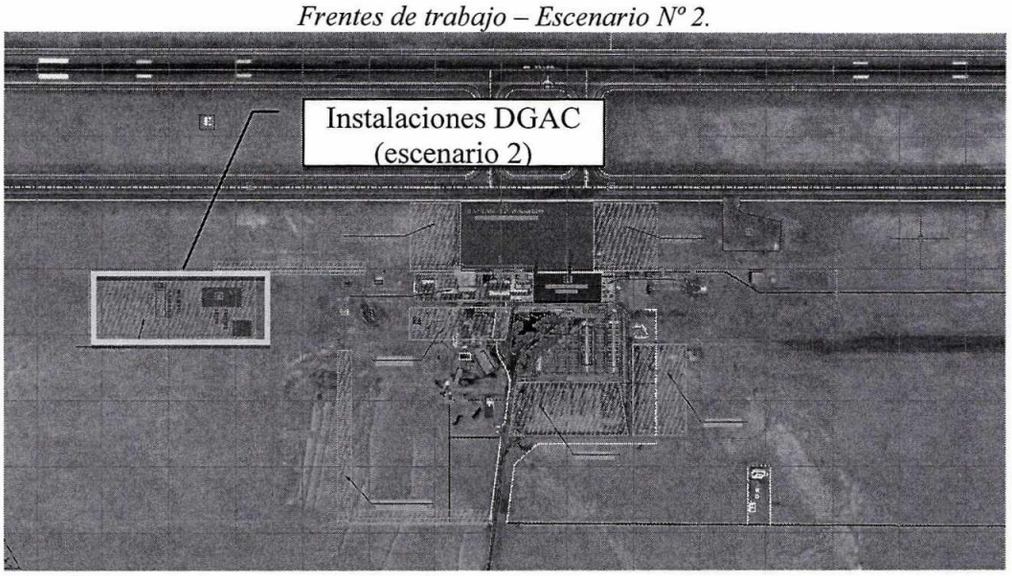
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2)	50	**60**	--	Si
R2	Motoniveladora (1)	51	**62**	--	Si
R3	Rodillo compactador (1)	52	**60**	--	Si
R4	Tren pavimentación (1)	3	**65**	-33*	Si
R5	Camión imprimidor (1)	52	**57**	--	Si
R6	Finisher (1)	52	**54**	--	Si
R7	Excavadora (1)	52	**62**	--	Si
R8	Camión aljibe (2)	46	**62**	--	Si
R9	Camión betonero (1)	46	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 1 (Acceso Movimiento de Carros SSEI) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura para R6 y R7), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Instalaciones DGAC (Escenario 2)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de las dependencias de los nuevos edificios de la DGAC del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 2.

Frentes de trabajo – Escenario N° 2.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 2.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 2.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	**60**	--	Si
R2		45	**62**	--	Si
R3		35	**60**	--	Si
R4		55	**65**	-33*	Si
R5		60	**57**	--	No
R6		58	**54**	--	No
R7		57	**62**	--	Si
R8		50	**62**	--	Si
R9		49	**54**	--	Si
R10		47	**65**	--	Si
R11		54	**65**	--	Si

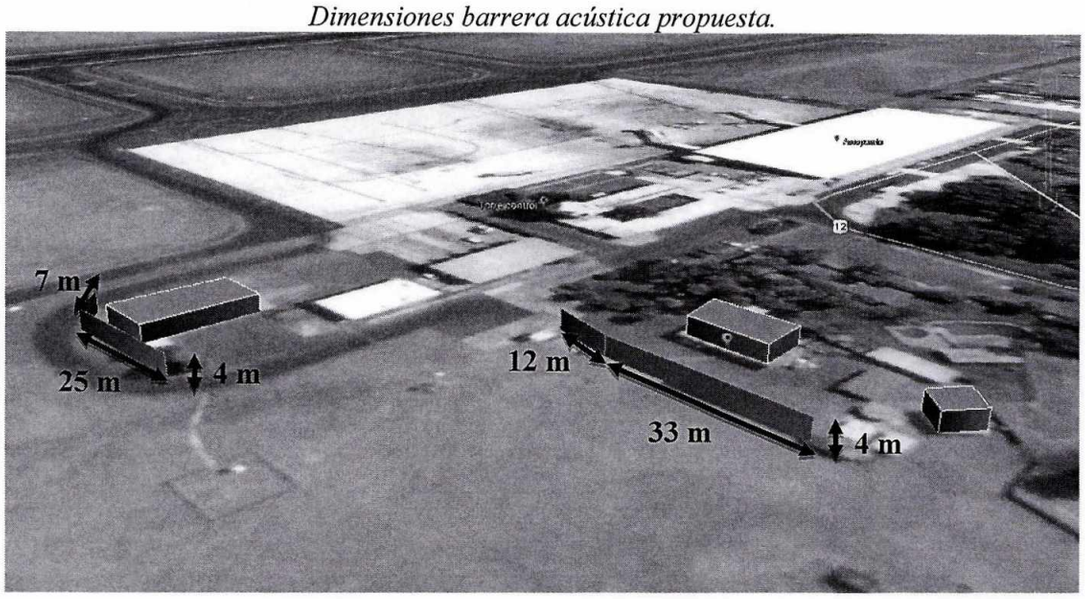
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 55 – 33 = 22 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R5 y R6 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 3 dBA para R5 y 4 dBA para R6. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 4 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación, se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 7 metros y 25 metros y un tramo de 12 metros y 33 metros, para el sector del cierre perimetral colindante con dichos receptores. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Para asegurar la eficiencia del sistema constructivo descrito anteriormente, se considerará una buena hermeticidad, por lo que no deben haber espacios entre la unión de placas de OSB y entre la placa de OSB y la estructura metálica soportante.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 2 con barrera acústica.

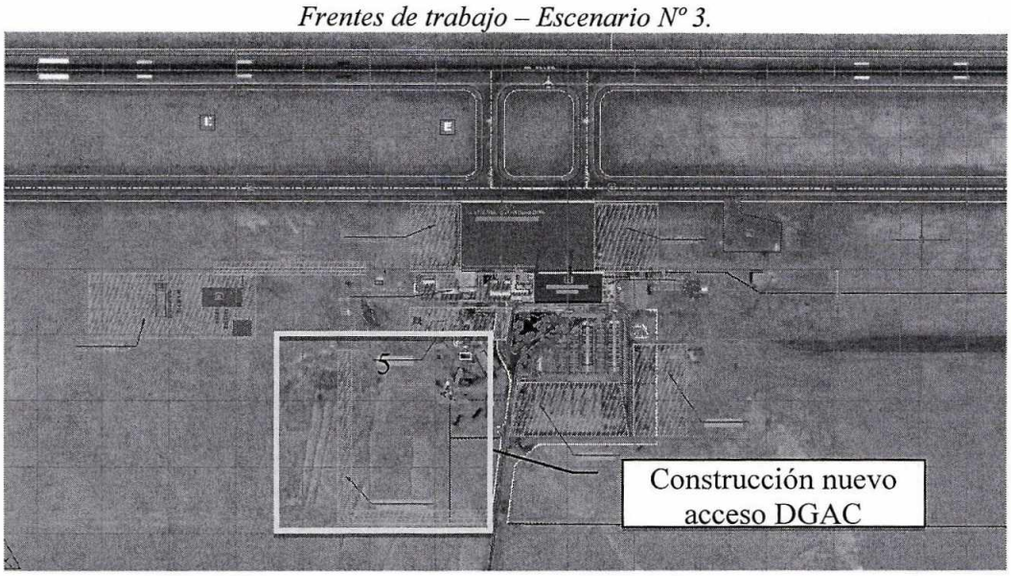
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	**60**	--	Si
R2		45	**62**	--	Si
R3		35	**60**	--	Si
R4		22	**65**	-33*	Si
R5		52	**57**	--	Si
R6		53	**54**	--	Si
R7		54	**62**	--	Si
R8		49	**62**	--	Si
R9		49	**54**	--	Si
R10		47	**65**	--	Si
R11		54	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 2 (Construcción instalaciones DGAC) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura para R6 y R7), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Nueva vialidad acceso DGAC (Escenario 3)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de nueva vialidad acceso de la DGAC del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 3.

Frentes de trabajo – Escenario N° 3.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 3.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 3.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		44	**60**	--	Si
R4		61	**65**	-33*	Si
R5		66	**57**	--	No
R6		65	**54**	--	No
R7		65	**62**	--	No
R8		57	**62**	--	Si
R9		53	**54**	--	Si
R10		50	**65**	--	Si
R11		54	**65**	--	Si

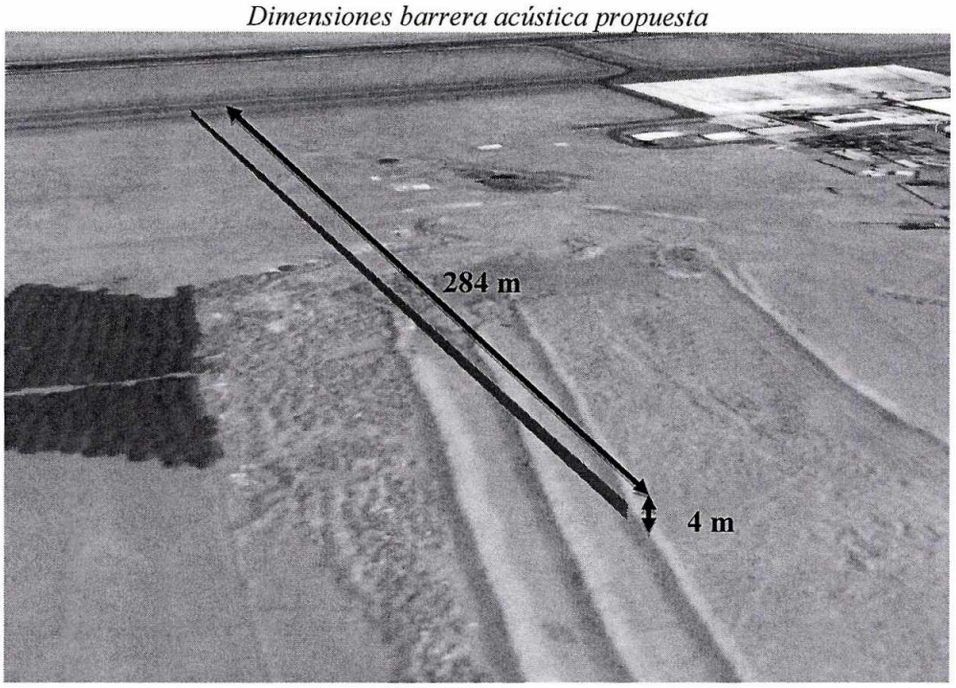
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 61 – 33 = 28 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R5, R6, R7 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 9 dBA para R5, 11 dBA para R6 y 3 dBA para R7. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 4 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 284 metros, para el sector del cierre perimetral, asimismo, se implementará una barrera acústica por tramos de acuerdo a avances de la vía (tramos de 25 metros de longitud). La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 3 con barrera acústica.

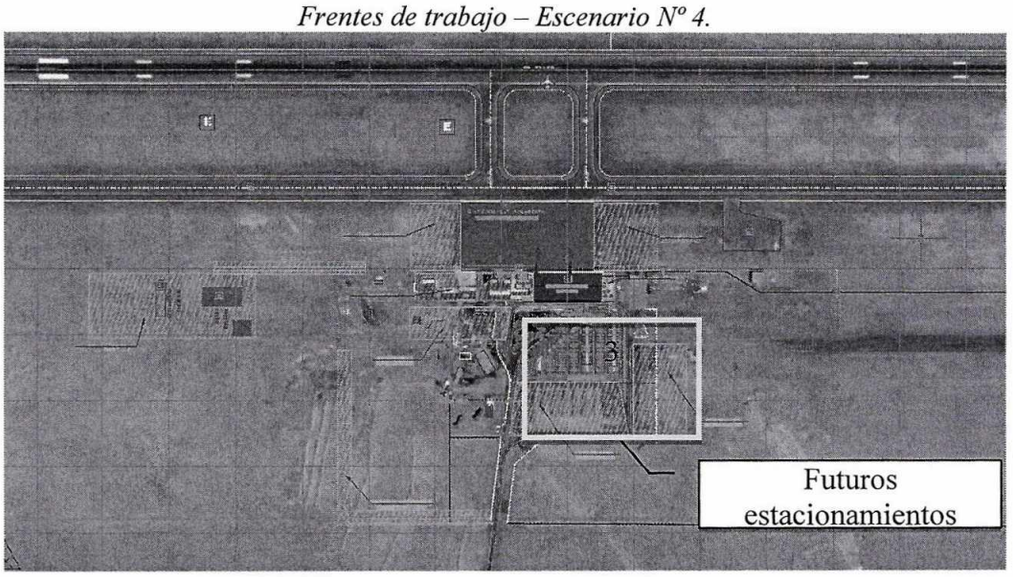
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	60	--	Si
R2		46	62	--	Si
R3		40	60	--	Si
R4		28	65	-33*	Si
R5		55	57	--	Si
R6		54	54	--	Si
R7		53	62	--	Si
R8		48	62	--	Si
R9		44	54	--	Si
R10		50	65	--	Si
R11		54	65	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 3 (Construcción nuevo acceso vial DGAC) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Estacionamiento (Escenario 4)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de nuevos estacionamientos del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 4.

Frentes de trabajo – Escenario N° 4.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 4.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 4.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	60	**60**	--	Si
R2		63	**62**	--	No
R3		55	**60**	--	Si
R4		66	**65**	-33*	Si
R5		64	**57**	--	No
R6		65	**54**	--	No
R7		71	**62**	--	No
R8		67	**62**	--	No
R9		62	**54**	--	No
R10		49	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

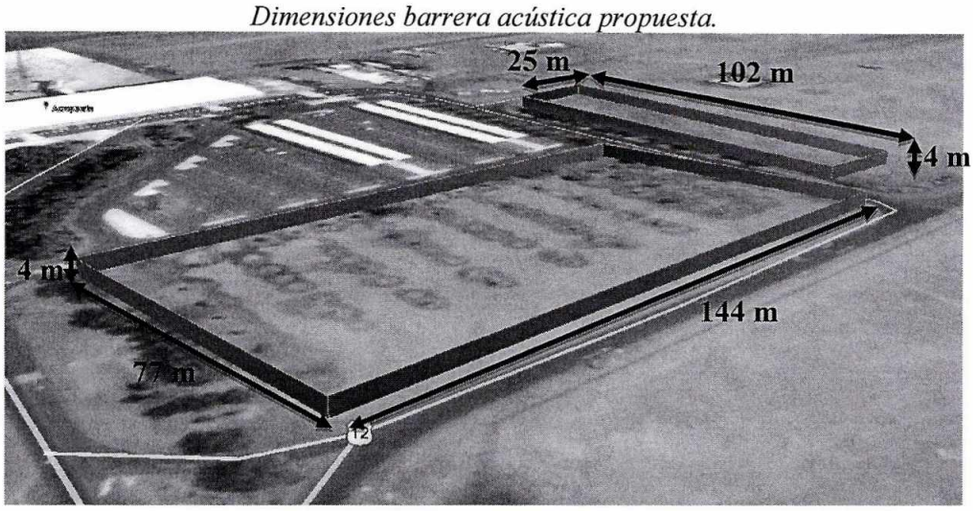
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 66 – 33 = 1 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R2, R5, R6, R7, R8 y R9 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 1 dBA para R2, 7 dBA para R5, 11 dBA para R6, 9 dBA para R7, 5 dBA para R8 y 8 dBA para R9. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 4 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación, se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo rectangular de 144 metros y 77 metros y un tramo rectangular de 102 metros y 25 metros, para el sector del cierre perimetral. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 4 con barrera acústica.

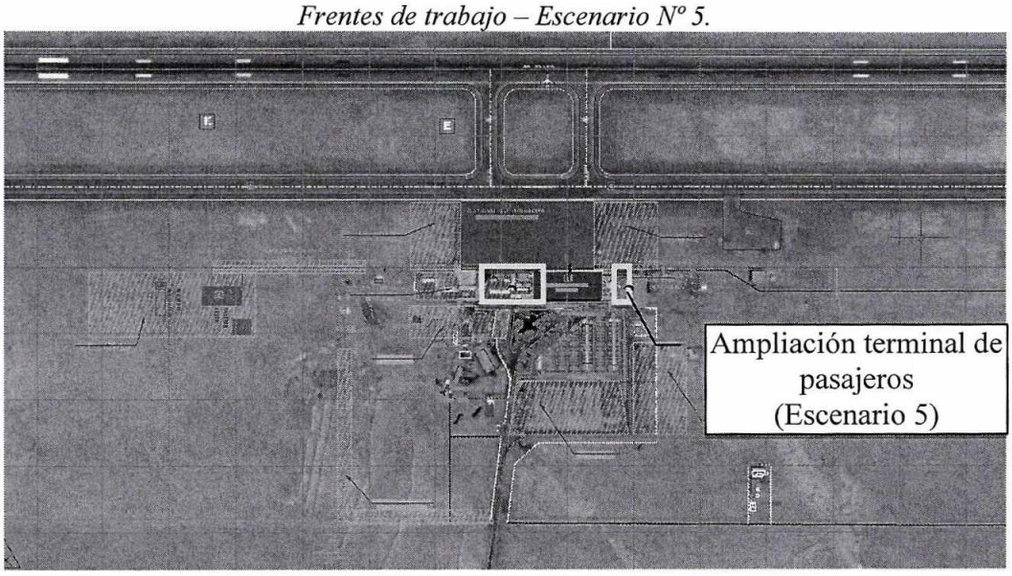
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	52	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		43	**60**	--	Si
R4		1	**65**	-33*	Si
R5		53	**57**	--	Si
R6		54	**54**	--	Si
R7		62	**62**	--	Si
R8		57	**62**	--	Si
R9		54	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		45	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 4 (Construcción nuevo estacionamientos) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Ampliación Terminal de Pasajeros (Escenario 5)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de ampliación del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 5.

Frentes de trabajo – Escenario N° 5.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 5.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 5.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	61	**60**	--	No
R2		67	**62**	--	No
R3		79	**60**	--	No
R4		84	**65**	-33*	Si
R5		56	**57**	--	Si
R6		69	**54**	--	No
R7		67	**62**	--	No
R8		65	**62**	--	No
R9		59	**54**	--	No
R10		46	**65**	--	Si
R11		47	**65**	--	Si

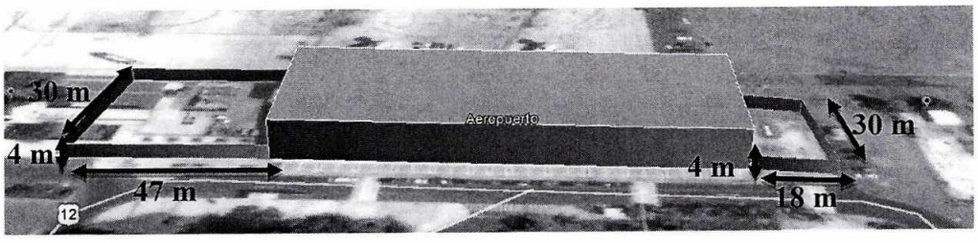
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 84 – 33 = 51 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R1, R2, R3, R6, R7, R8 y R9 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 1 dBA para R1, 5 dBA para R2, 19 dBA para R3, 15 dBA para R6, 5 dBA para R7, 3 dBA para R8 y 5 dBA para R9. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 4 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación, se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 30 metros y 18 metros y otra barreara con un tramo de 47 metros y 30 metros (ubicadas en los extremos del terminal), para el sector del cierre perimetral. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 5 con barrera acústica.

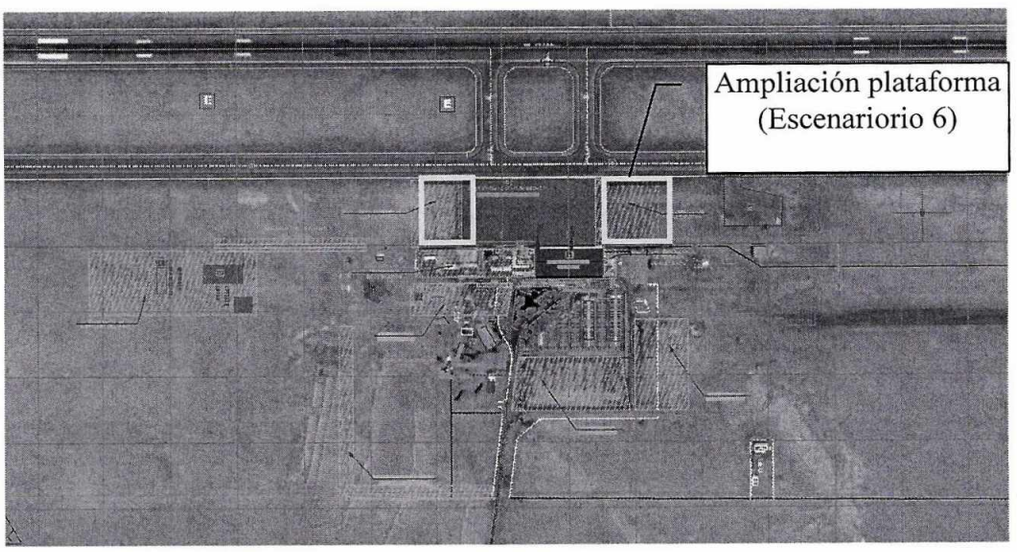
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		60	**60**	--	Si
R4		51	**65**	-33*	Si
R5		53	**57**	--	Si
R6		54	**54**	--	Si
R7		54	**62**	--	Si
R8		54	**62**	--	Si
R9		50	**54**	--	Si
R10		40	**65**	--	Si
R11		36	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 5 (Ampliación terminal de pasajeros) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Ampliación plataformas (Escenario 6)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de ampliación del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 6.

Frentes de trabajo – Escenario N° 6.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 6.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 6.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	62	**60**	--	No
R2		66	**62**	--	No
R3		71	**60**	--	No
R4		69	**65**	-33*	Si
R5		69	**57**	--	No
R6		58	**54**	--	No
R7		55	**62**	--	Si
R8		60	**62**	--	Si
R9		55	**54**	--	No
R10		45	**65**	--	Si
R11		47	**65**	--	Si

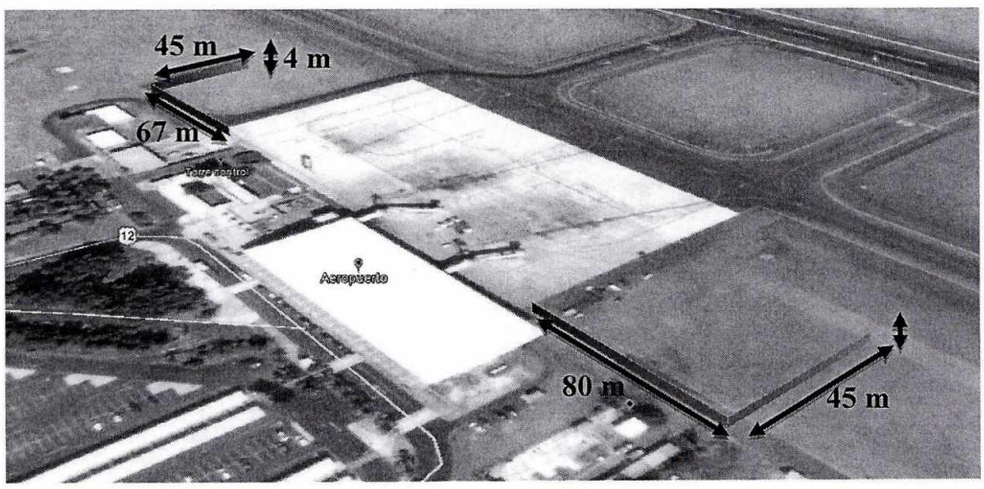
*El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 84 – 33 = 51 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

De acuerdo a los resultados de la tabla anterior, se observa que para los receptores R1, R2, R3, R4, R5, R6, y R9 no se cumple con los niveles máximos permisibles, los cuales se exceden en 2 dBA para R1, 4 dBA para R2, 11 dBA para R3, 4 dBA para R4, 12 dBA para R5, 4 dBA para R6 y 1 dBA para R9. De lo anteriormente señalado, se implementará una barrera acústica de 5 metros de altura la cual permitirá cumplir el nivel sonoro máximo permisible. A continuación, se indica la ubicación, materialidad y dimensionamiento de dicha barrera.

Dimensiones barrera acústica propuesta



Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 5 metros de altura y un tramo de 45 metros y 67 metros y otra barreara con un tramo de 80 metros y 45 metros (ubicadas en los extremos del terminal), para el sector del cierre perimetral. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 6 con barrera acústica.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	56	**60**	--	Si
R2		57	**62**	--	Si
R3		60	**60**	--	Si
R4		36	**65**	-33*	Si
R5		57	**57**	--	Si
R6		48	**54**	--	Si
R7		44	**62**	--	Si
R8		50	**62**	--	Si
R9		46	**54**	--	Si
R10		35	**65**	--	Si
R11		36	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 6 (Ampliación plataforma) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

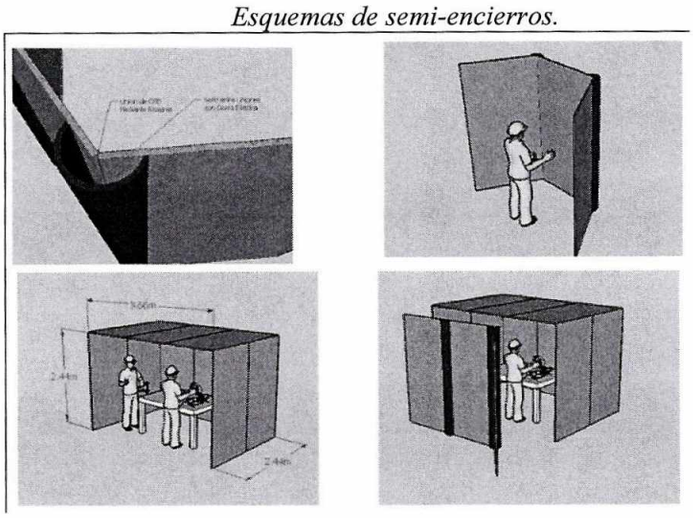
Medidas de Abatimiento o control Adicional

Para faenas móviles y ruidosas, se implementarán las siguientes medidas adicionales, para faenas menores:

La materialidad y otras características de la pantalla son las siguientes:

- Planchas de OSB de 10mm de espesor y densidad superficial de al menos 10 Kg/m2.
- Revestimiento interior con material fonoabsorbente tipo lana mineral de roca, colchoneta semirrígida con un espesor de 50mm y una densidad de 80 kg/m3.
- Malla de metal desplegado o malla rachel de sujeción del material fonoabsorbente a las paredes evitando su desprendimiento.
- Estas pantallas tendrán una altura de 2,4 metros y estarán conformadas por tres hojas de 1,2 metros de ancho cada una, unidas de manera hermética, mediante una junta elástica con el objeto de rodear la fuente de ruido.
- Estas pantallas se montarán a lo menos a 1 metro de la fuente de ruido, entre ésta y los receptores cercanos.
- Poseerán una cumbrera en sus tres hojas de 60 cm de ancho y 60° de inclinación hacia el interior o cuando sea necesario una cubierta tipo cielo creando un semi-encierro de 4 caras a implementar principalmente en fuentes cercanas al receptor

Esquemas de semi-encierros.

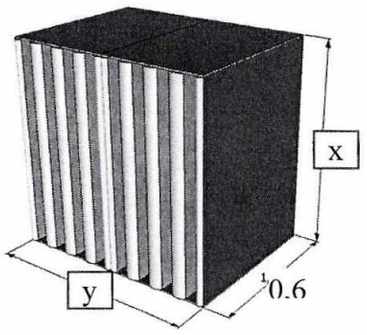


Proyección de los Niveles de Ruido – Etapa Operación

En la etapa de operación, el proyecto cuenta con un equipo ruidoso, que corresponde a un grupo electrógeno, para el cual se realizaran las siguientes medidas generales de control de ruido a implementar.

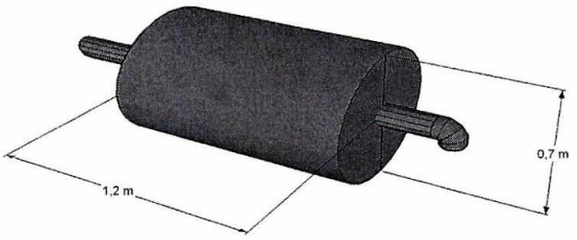
Un Silenciador acústico del tipo splitter para la entrada de aire fresco, con celdas absorbentes de 20 cm de espesor separadas entre sí 10 cm, este sistema restringe un 50% el área libre del radiador, por lo cual las dimensiones del silenciador deben contemplar el doble del área libre del radiador, del mismo modo se debe considerar al menos un largo de 0,6 m. La ubicación de este silenciador se considera en el techo o muro de las salas a modo de generar una adecuada circulación del aire, evitando problemas de temperatura interior que afectan al funcionamiento del equipo. La unión entre el silenciador y la losa por todos los costados deberá quedar sellada herméticamente mediante un relleno de lana de vidrio y calafateado mediante silicona.

Silenciador splitter tipo, dimensiones a definir dependiendo de las dimensiones del radiador del grupo electrógeno.



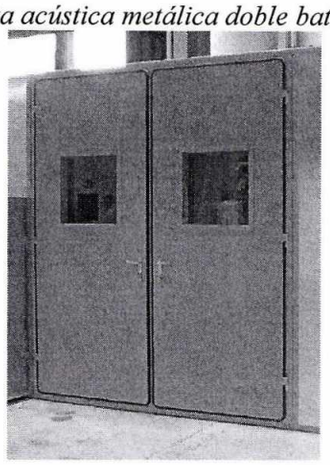
Además, se considera el uso de un silenciador reactivo para el escape de gases del equipo, ubicado en serie con el silenciador de fábrica del equipo ventilando hacia el exterior de la sala, el cual debe generar una perdida por inserción de 30-35 dBA y dimensiones aproximadas de 1,2 m de largo y diámetro 0,7 m, con conexión de 31/2" de acuerdo al equipo y bridas de 10 mm de espesor. Asimismo, este equipo debe ser anclado a cielo y debidamente arriostrado a losa. Finalmente, se debe considerar el revestimiento térmico de este elemento y todos los conductos de conexión al interior de la sala, mediante lana de vidrio con foil de aluminio tipo Isoair SDW de la línea Isover distribuido por Nicolaides, fijado mediante bridas o cintas de aluminio adhesivas que no rebanen el material.

Silenciador reactivo tipo.



Se considera que la puerta de acceso de doble batiente de este recinto sea una puerta acústica metálica del tipo escotilla en base a chapa de acero de 1 mm de espesor en ambas caras terminación pintura, con relleno interior de plancha de yeso – cartón estándar de 10 mm de espesor y lana de vidrio que rellene cavidad formada, sellos perimetrales en sus cuatro costados (marco de puerta retornando en el zócalo inferior), mediante burlete goma con inserto de metal tipo según proveedor, fijación a marco de acero tubular mediante pomeles respectivos y quincallería. El aislamiento sonoro que debe generar esta puerta corresponde a Rw 40 dB.

Puerta acústica metálica doble batiente.



De acuerdo a lo señalado por el plano regulador de la comuna de Arica, el proyecto se encuentra ubicado fuera del límite urbano, por lo anterior se puede decir que el lugar de emplazamiento se encuentra en zona rural.

Según el plano regulador de la comuna de Arica, el emplazamiento y las dependencias del proyecto se encuentra en zona rural, además, existen edificaciones cercanas las cuales se encuentran en la zona denominada Zona ZI 2 (Zona Industrial 2), la cual permite uso de suelo para actividades productivas inofensivas y molestas, infraestructura, equipamiento, áreas verdes y espacio público.

De acuerdo a la clasificación del uso de suelo establecidos por el D.S. 38/11 del M.M.A, para los receptores del proyecto, estos se encontrarían en la zona Rural y Zona III.

Influencia Sonora y Línea Base

El ruido presente alrededor del proyecto, contempla el funcionamiento propio del aeropuerto como los es el flujo vehicular (vehículos particulares, taxis), operaciones aeronáuticas de servicios civiles. Al interior de las dependencias del aeropuerto las actividades corresponden a flujo de personas y personal del aeropuerto, además de servicios y locales comerciales.

El edificio del terminal corresponde a una planta general en donde se ubican la sala de espera y atención al cliente, la sala de embarque se encuentra en un recinto separada de los anteriores recintos mencionados. La selección de los puntos de medición corresponde a un punto cercano al mesón de embarque y por ende cercano a la fachada vidriada del edificio, esto para evitar la influencia directa de las conversaciones que se realizan en este punto y lo cual permitió obtener un nivel sonoro global del entorno del recinto.

Las mediciones en los receptores se realizaron con equipos, los que se encuentran especificados en el Anexo 2.A de la DIA, Certificado de Sonómetro.

Fuentes de Ruido Significativas para el Proyecto

Se considerarán fuentes de ruido significativas, aquellas actividades y equipos utilizados en la etapa de construcción de las obras de ampliación y mejoramiento del aeropuerto.

Del mismo modo, tanto para la etapa de construcción como de operación, las fuentes de ruido no significativas, como las actividades que generen un bajo aporte energético, como por ejemplo funcionamiento de oficinas administrativas, sala de reuniones, comedores, locales comerciales, conversaciones de personas en tránsito, etc.

Etapa de Construcción

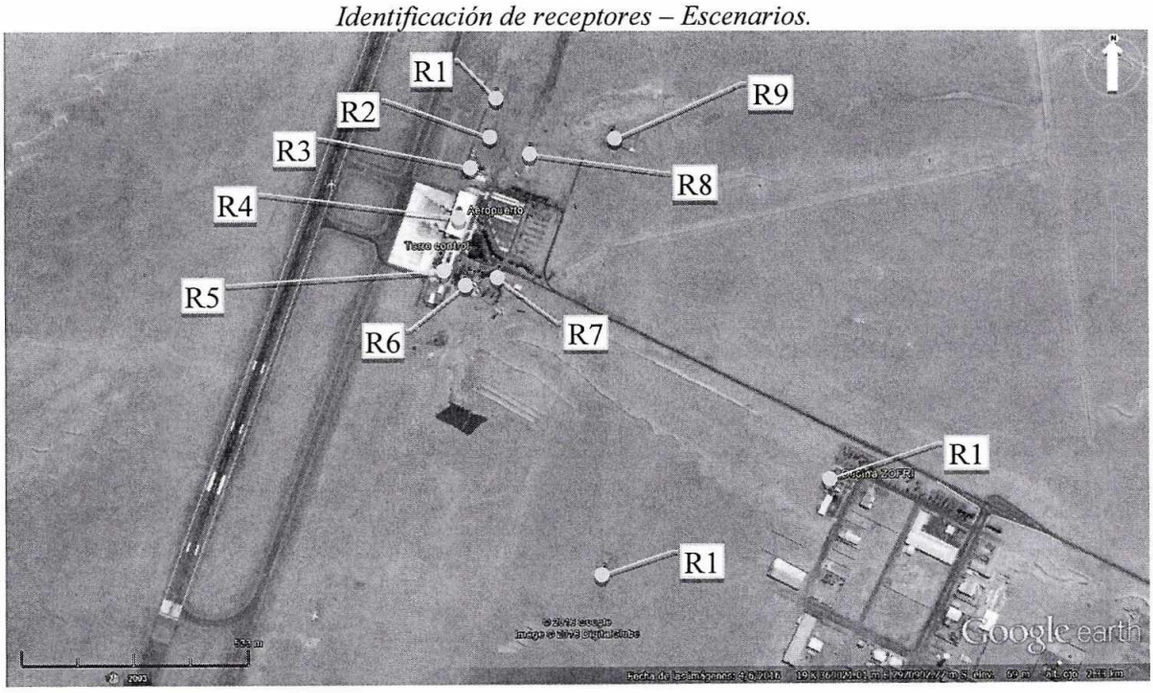
La estimación de los niveles de presión sonora, en la etapa de construcción, corresponde a la proyección de los niveles sonoros en las distintas etapas del proyecto, las cuales se indican a continuación.

- Obras preliminares.
- Instalaciones de faenas.
- Obra gruesa (construcción).

    - Acceso movimiento carros SSEI (escenario 1).
    - Instalaciones DGAC (escenario 2).
    - Nueva vialidad acceso DGAC (escenario 3).
    - Estacionamientos (escenario 4).
    - Ampliación terminal de pasajeros (escenario 5).
    - Ampliación de plataformas (escenario 6).

Identificación Receptores Sensibles al Proyecto

Identificación de receptores – Escenarios.



Identificación de receptores sensibles – Escenarios.

Receptor	Edificio	N° Pisos
R1	Edificio hangar	1
R2	Taller LAN	1
R3	Edif. Estación combustible	1
R4	Edificio terminal pasajeros	2
R5	Edificio SSEI	1
R6	Edif. Sub. estación eléctrica DGAC	1
R7	Edificio	1
R8	Edificio	1
R9	Edif. Planta tratamiento aguas servidas	1
R10	Edificio	1
R11	Oficinas Zofri	1

Criterio adoptado para el cumplimiento normativo (nivel máximo permisible).

Resumen ruido de fondo para puntos receptores – Según D.S. 38/11.

Punto medición	Criterio para ruido de fondo máximo permisible para receptores en dBA
R1	**60**
R2	**62**
R3	**60**
R4	**65**

Punto medición	Criterio para ruido de fondo máximo permisible para receptores en dBA
R5	**57**
R6	**54**
R7	**62**
R8	**62**
R9	**54**
R10	**65**
R11	**65**

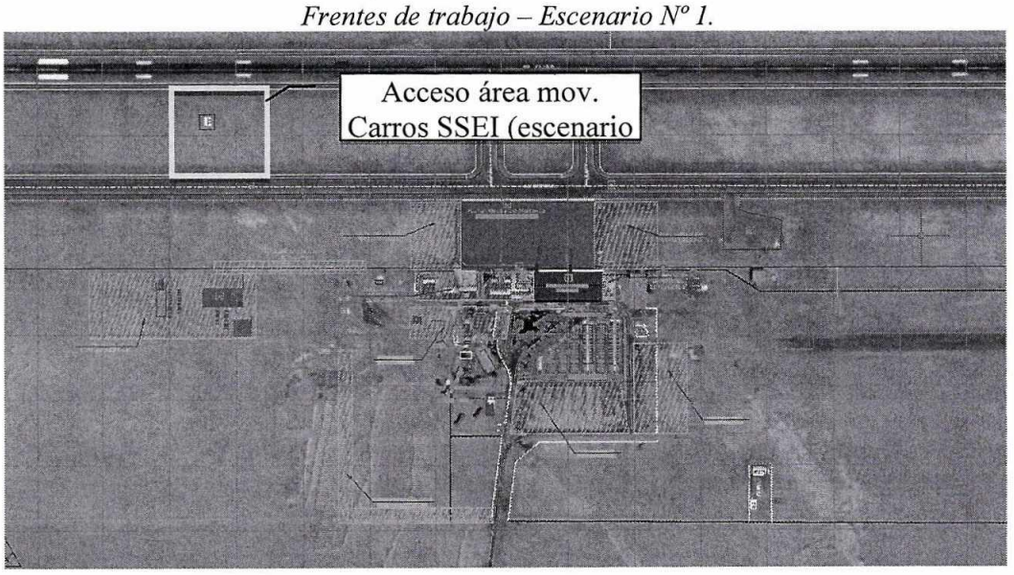
Niveles sonoros y maquinaria utilizada para la etapa de construcción del proyecto

Etapa Construcción

Proyección de los Niveles de Ruido – Acceso Movimiento de Carros SSEI (Escenario 1)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde al acceso movimiento de carros SSEI del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 1.

Frentes de trabajo – Escenario N° 1.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 1.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 1.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		51	**62**	--	Si
R3		52	**60**	--	Si
R4		36	**65**	-33*	Si
R5		59	**57**	--	No
R6		57	**54**	--	No
R7		52	**62**	--	Si
R8		46	**62**	--	Si
R9		46	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

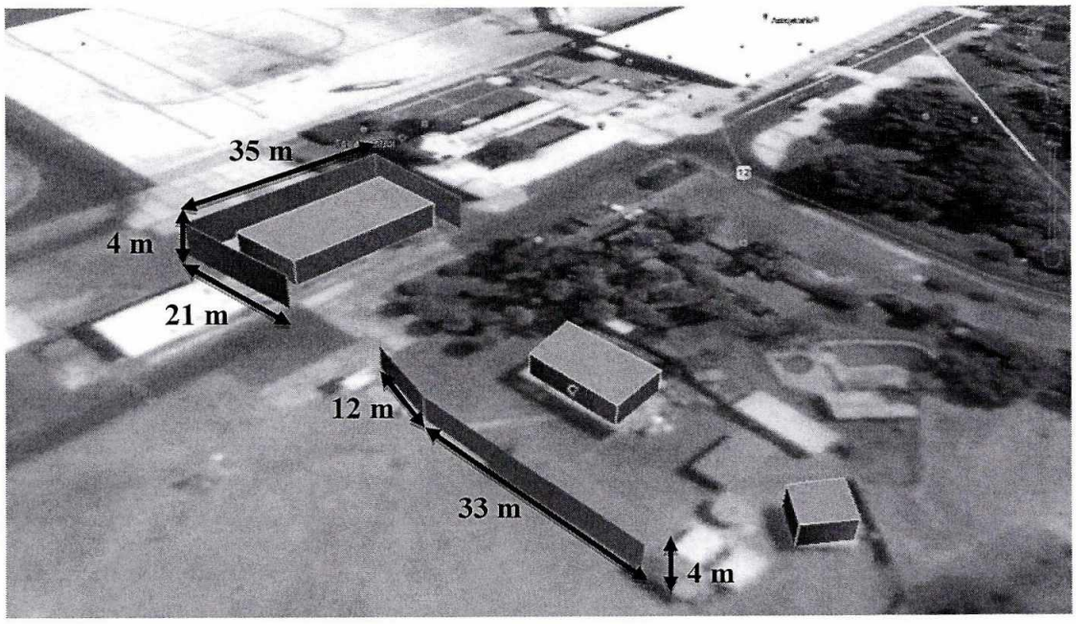
R4: 36 – 33 = 3 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y dos tramos de 21 metros y un tramo de 35 metros y un tramo de 12 metros y 33 metros, para el sector del cierre perimetral colindante con dichos receptores. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Para asegurar la eficiencia del sistema constructivo descrito anteriormente, se considerará una buena hermeticidad, por lo que no deben haber espacios entre la unión de placas de OSB y entre la placa de OSB y la estructura metálica soportante.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 1 con barrera acústica.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	50	**60**	--	Si
R2		51	**62**	--	Si
R3		52	**60**	--	Si
R4		3	**65**	-33*	Si
R5		52	**57**	--	Si
R6		52	**54**	--	Si
R7		52	**62**	--	Si
R8		46	**62**	--	Si
R9		46	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario nº 1 (Acceso Movimiento de Carros SSEI) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura para R6 y R7), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Instalaciones DGAC (Escenario 2)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de las dependencias de los nuevos edificios de la DGAC del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario nº 2.

Frentes de trabajo – Escenario Nº 2.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario Nº 2.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario Nº 2.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	60	--	Si
R2		45	62	--	Si
R3		35	60	--	Si
R4		55	65	-33*	Si
R5		60	57	--	No
R6		58	54	--	No
R7		57	62	--	Si
R8		50	62	--	Si
R9		49	54	--	Si
R10		47	65	--	Si
R11		54	65	--	Si

*El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

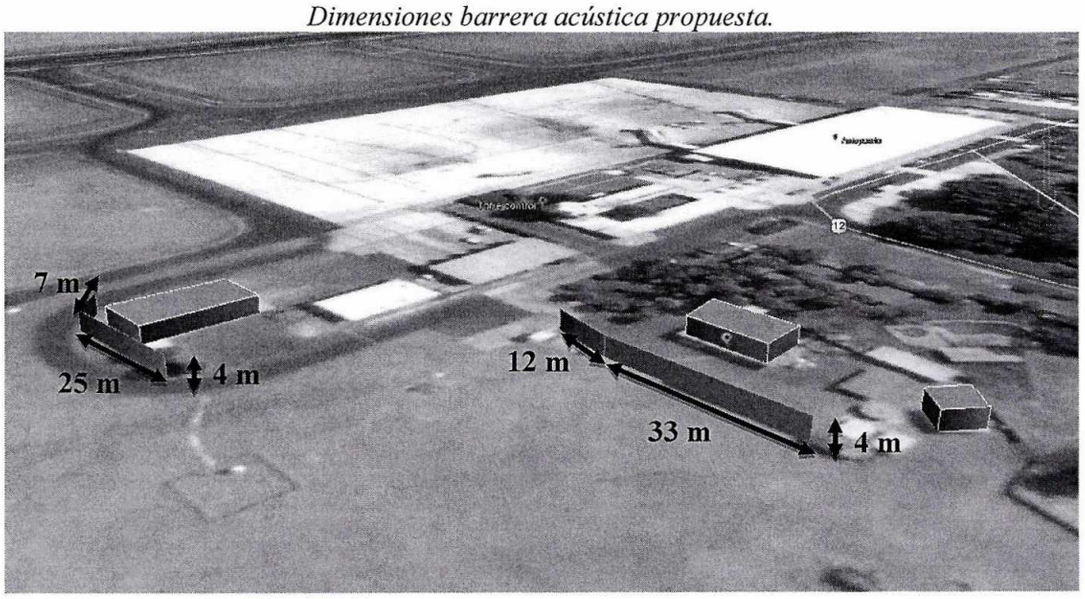
R4: 55 – 33 = 22 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 7 metros y 25 metros y un tramo de 12 metros y 33 metros, para el sector del cierre perimetral colindante con dichos receptores. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Para asegurar la eficiencia del sistema constructivo descrito anteriormente, se considerará una buena hermeticidad, por lo que no deben haber espacios entre la unión de placas de OSB y entre la placa de OSB y la estructura metálica soportante.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 2 con barrera acústica.

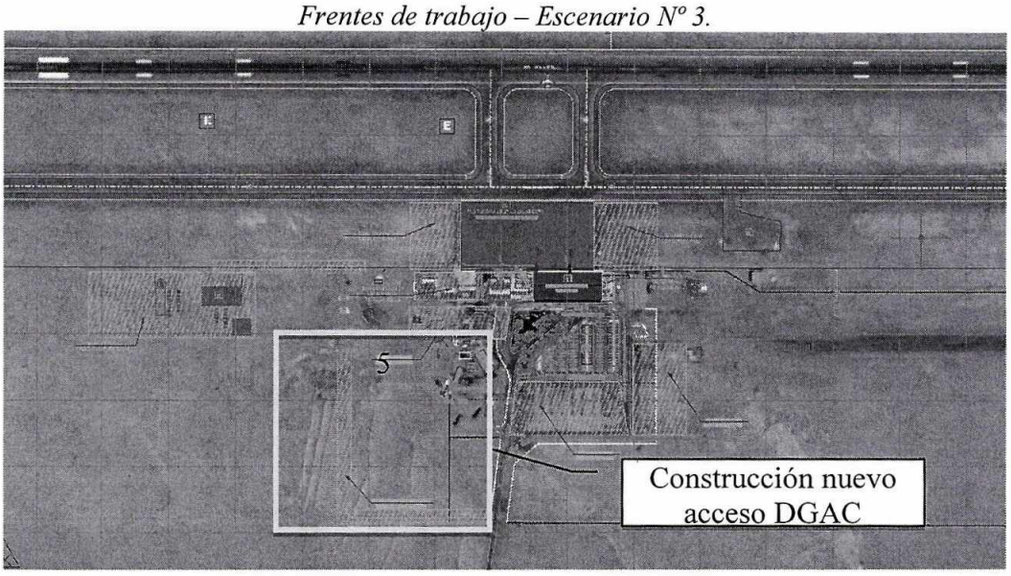
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	60	--	Si
R2		45	62	--	Si
R3		35	60	--	Si
R4		22	65	-33*	Si
R5		52	57	--	Si
R6		53	54	--	Si
R7		54	62	--	Si
R8		49	62	--	Si
R9		49	54	--	Si
R10		47	65	--	Si
R11		54	65	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 2 (Construcción instalaciones DGAC) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura para R6 y R7), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Nueva vialidad acceso DGAC (Escenario 3)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de nueva vialidad acceso de la DGAC del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 3.

Frentes de trabajo – Escenario N° 3.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 3.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 3.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		44	**60**	--	Si
R4		61	**65**	-33*	Si
R5		66	**57**	--	No
R6		65	**54**	--	No
R7		65	**62**	--	No
R8		57	**62**	--	Si
R9		53	**54**	--	Si
R10		50	**65**	--	Si
R11		54	**65**	--	Si

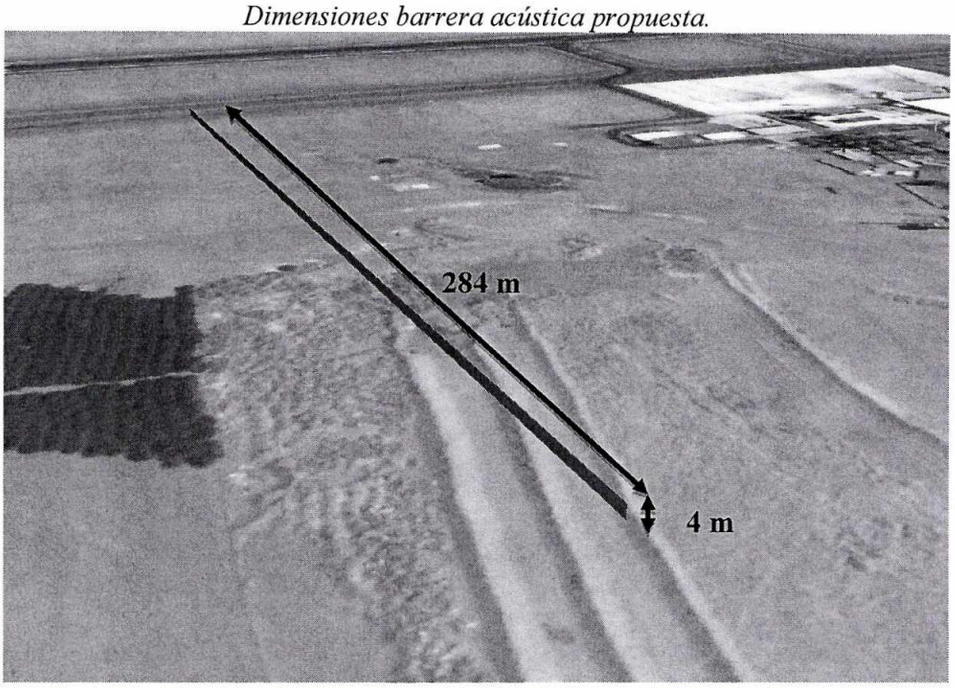
*El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 61 – 33 = 28 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 284 metros, para el sector del cierre perimetral, asimismo, se realizara debido a la longitud del tramo a cubrir por la barrera acústica, implementándose una barrera por tramos de acuerdo a avances de la vía (tramos de 25 metros de longitud). La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 3 con barrera acústica.

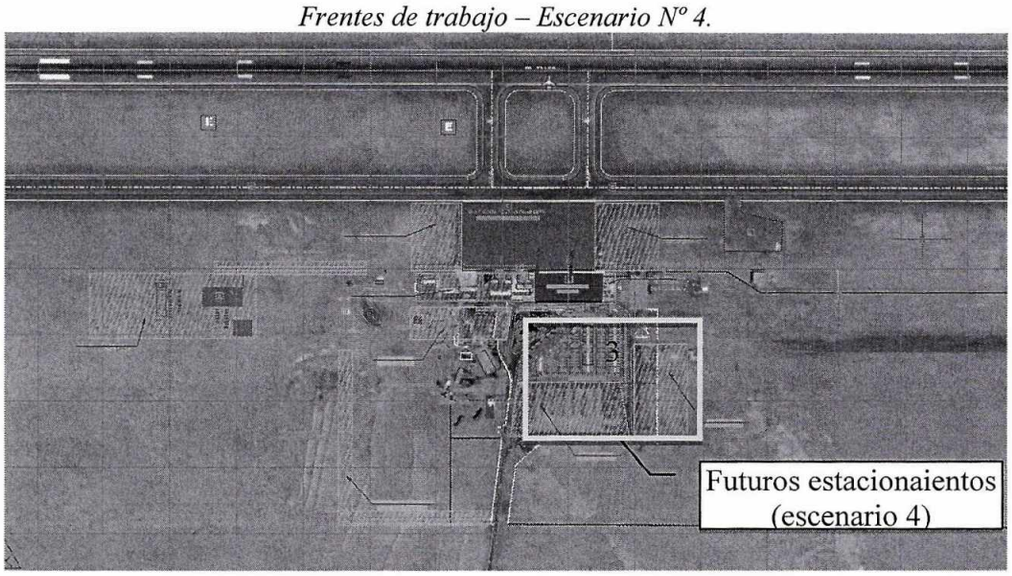
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	45	**60**	--	Si
R2		46	**62**	--	Si
R3		40	**60**	--	Si
R4		28	**65**	-33*	Si
R5		55	**57**	--	Si
R6		54	**54**	--	Si
R7		53	**62**	--	Si
R8		48	**62**	--	Si
R9		44	**54**	--	Si
R10		50	**65**	--	Si
R11		54	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 3 (Construcción nuevo acceso vial DGAC) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Estacionamiento (Escenario 4)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de nuevos estacionamiento del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 4.

Frentes de trabajo – Escenario N° 4.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 4.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 4.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	60	**60**	--	Si
R2		63	**62**	--	No
R3		55	**60**	--	Si
R4		66	**65**	-33*	Si
R5		64	**57**	--	No
R6		65	**54**	--	No
R7		71	**62**	--	No
R8		67	**62**	--	No
R9		62	**54**	--	No
R10		49	**65**	--	Si
R11		50	**65**	--	Si

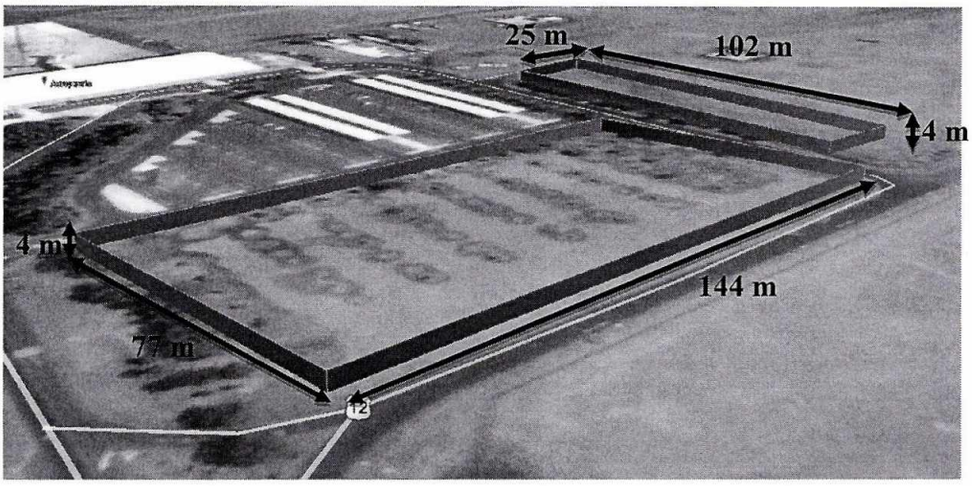
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 66 – 33 = 1 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo rectangular de 144 metros y 77 metros y un tramo rectangular de 102 metros y 25 metros, para el sector del cierre perimetral. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 4 con barrera acústica.

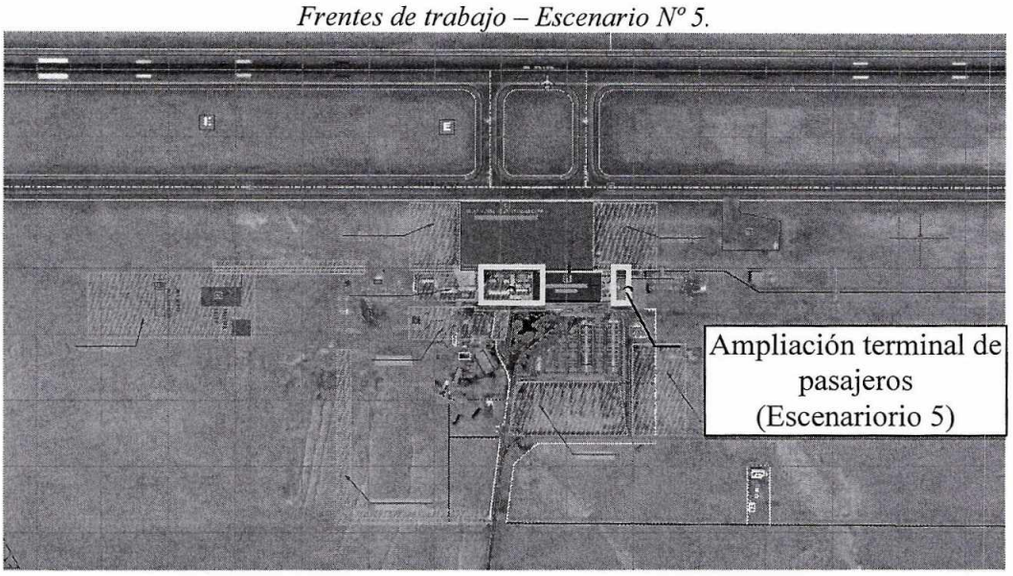
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	52	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		43	**60**	--	Si
R4		1	**65**	-33*	Si
R5		53	**57**	--	Si
R6		54	**54**	--	Si
R7		62	**62**	--	Si
R8		57	**62**	--	Si
R9		54	**54**	--	Si
R10		45	**65**	--	Si
R11		45	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 4 (Construcción nuevo estacionamientos) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Ampliación Terminal de Pasajeros (Escenario 5)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de ampliación del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 5.

Frentes de trabajo – Escenario N° 5.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 5.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 5.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	61	**60**	--	No
R2		67	**62**	--	No
R3		79	**60**	--	No
R4		84	**65**	-33*	Si
R5		56	**57**	--	Si
R6		69	**54**	--	No
R7		67	**62**	--	No
R8		65	**62**	--	No
R9		59	**54**	--	No
R10		46	**65**	--	Si
R11		47	**65**	--	Si

*El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 84 – 33 = 51 dBA (NPS resultante).

Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 4 metros de altura y un tramo de 30 metros y 18 metros y otra barreara con un tramo de 47 metros y 30 metros (ubicadas en los extremos del terminal), para el sector del cierre perimetral. La materialidad y características de la barrera acústica, será la misma a la señalada en el **Escenario 1**, debiendo además implementares para la etapa de demolición de los edificios colindantes.

Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 5 con barrera acústica.

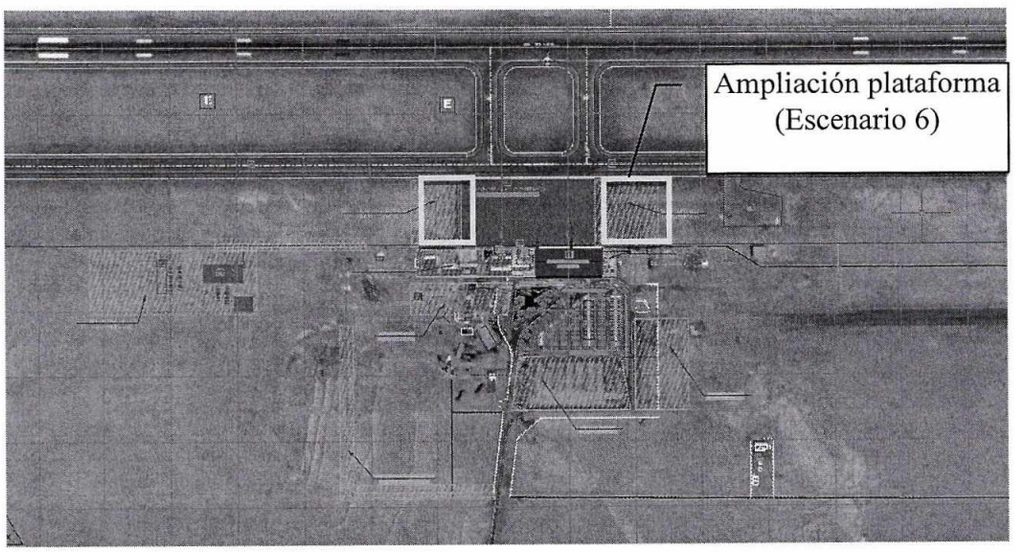
Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	51	**60**	--	Si
R2		55	**62**	--	Si
R3		60	**60**	--	Si
R4		51	**65**	-33*	Si
R5		53	**57**	--	Si
R6		54	**54**	--	Si
R7		54	**62**	--	Si
R8		54	**62**	--	Si
R9		50	**54**	--	Si
R10		40	**65**	--	Si
R11		36	**65**	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 5 (Ampliación terminal de pasajeros) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Proyección de los Niveles de Ruido – Ampliación plataformas (Escenario 6)

A continuación, se indica el área a intervenir, la cual corresponde a la construcción de ampliación del terminal de pasajeros, el cual se considerará como escenario n° 6.

Frentes de trabajo – Escenario N° 6.



La siguiente tabla muestra el impacto acústico producto del funcionamiento simultáneo de la maquinaria para la etapa de construcción para el frente de trabajo Escenario N° 6.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 6.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	62	**60**	--	No
R2		66	**62**	--	No
R3		71	**60**	--	No
R4		69	**65**	-33*	Si
R5		69	**57**	--	No
R6		58	**54**	--	No
R7		55	**62**	--	Si
R8		60	**62**	--	Si
R9		55	**54**	--	No
R10		45	**65**	--	Si
R11		47	**65**	--	Si

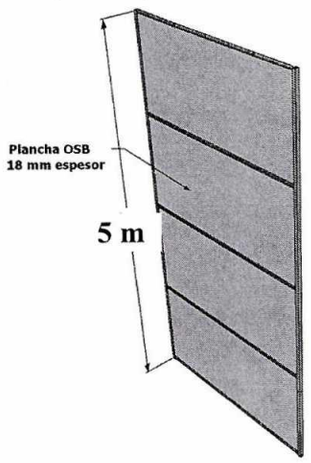
El terminal aéreo cuenta con un sistema vidriado tipo termopanel con espesores de vidrio de 6 mm por lado y distanciados 12 mm el cual genera un índice de aislamiento acústico de 33 dBA, por lo que al interior del sector de espera y embarque se obtendrá un Nivel Presión Sonoro (NPS) resultante de:

R4: 84 – 33 = 51 dBA (NPS resultante).

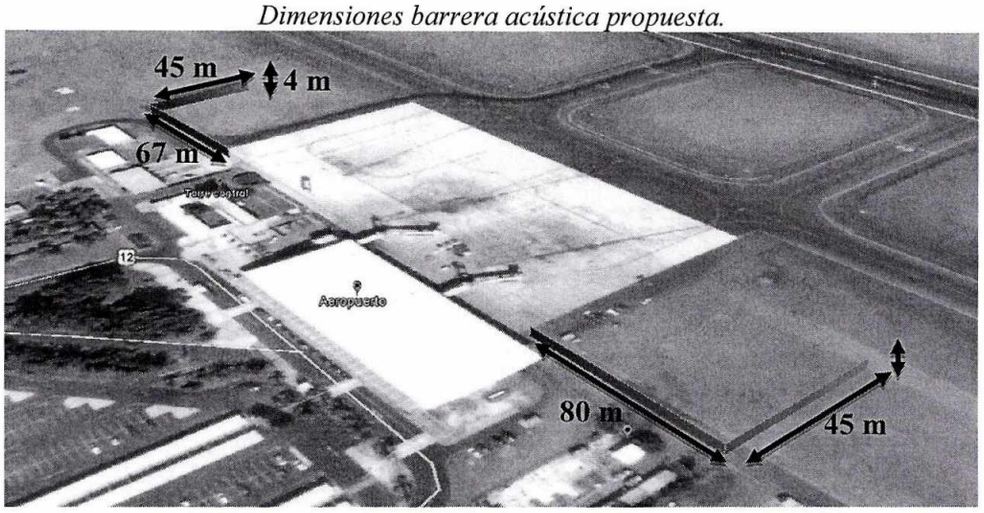
Medida de Abatimiento o control

Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 5 metros de altura y un tramo de 45 metros y 67 metros y otra barreara con un tramo de 80 metros y 45 metros (ubicadas en los extremos del terminal), para el sector del cierre perimetral. La materialidad de la pantalla debe ser en base a panel OSB con un espesor mínimo de 18 mm o material equivalente con una densidad superficial igual o superior a 11,7 Kg/m^2. Además, esta medida de abatimiento o control debe ser implementada también para la etapa de demolición de los edificios colindantes. A continuación, se indica mediante una imagen referencial las características de la barrera.

Barrera acústica tipo a implementar de 5 metros de altura



Dimensiones barrera acústica propuesta.



A continuación, se indican las proyecciones sonoras con la medida de abatimiento o control implementada.

Nivel sonoro proyectado y evaluación cumplimiento normativo – Escenario N° 6 con barrera acústica.

Receptor	Fuente sonora (cantidad)	Nivel de presión sonora en dBA (proyectado)	Niveles permitidos D.S.38/11 (horario diurno)	Atenuación Sistema constructivo del edificio en dBA	Cumplimiento normativo
R1	Camión tolva (2) Motoniveladora (1) Rodillo compactador (1) Tren pavimentación (1) Camión imprimidor (1) Finisher (1) Excavadora (1) Camión aljibe (2) Camión betonero (1)	56	60	--	Si
R2		57	62	--	Si
R3		60	60	--	Si
R4		36	65	-33*	Si
R5		57	57	--	Si
R6		48	54	--	Si
R7		44	62	--	Si
R8		50	62	--	Si
R9		46	54	--	Si
R10		35	65	--	Si
R11		36	65	--	Si

Según los resultados obtenidos a partir de las proyecciones de los niveles sonoros, debido al funcionamiento simultaneo de la maquinaria para el escenario n° 6 (Ampliación plataforma) y además de la implementación de las medidas de abatimiento o control señaladas (barrera acústica 4 m altura), se observa que se da cumplimiento con los niveles sonoros máximos permisibles en el lugar de los receptores considerados como más sensibles al proyecto, dando cumplimiento con lo establecido por el D.S. 38/11 del M.M.A.

Medidas de Abatimiento o control Adicional

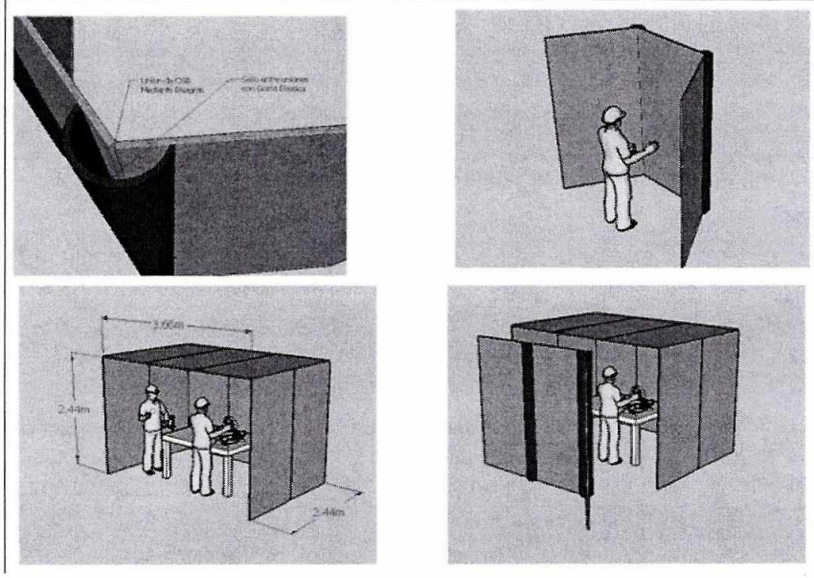
Para faenas móviles y ruidosas, se implementarán las siguientes medidas adicionales, para faenas menores:

La materialidad y otras características de la pantalla son las siguientes:

- Planchas de OSB de 10mm de espesor y densidad superficial de al menos 10 Kg/m2.
- Revestimiento interior con material fonoabsorbente tipo lana mineral de roca, colchoneta semirrígida con un espesor de 50mm y una densidad de 80 kg/m3.
- Malla de metal desplegado o malla rachel de sujeción del material fonoabsorbente a las paredes evitando su desprendimiento.
- Estas pantallas tendrán una altura de 2,4 metros y estarán conformadas por tres hojas de 1,2 metros de ancho cada una, unidas de manera hermética, mediante una junta elástica con el objeto de rodear la fuente de ruido.

- Estas pantallas se montarán a lo menos a 1 metro de la fuente de ruido, entre ésta y los receptores cercanos.
- Poseerán una cumbrera en sus tres hojas de 60 cm de ancho y 60° de inclinación hacia el interior o cuando sea necesario una cubierta tipo cielo creando un semi-encierro de 4 caras a implementar principalmente en fuentes cercanas al receptor.

Esquemas de semi-encierros.

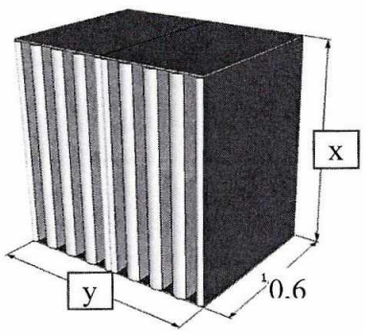


Recomendaciones Control de Ruido – Etapa Operación

En la etapa de operación, el proyecto cuenta con un equipo ruidoso, que corresponde a un grupo electrógeno, para el cual se realizaran las siguientes medidas generales de control de ruido a implementar.

Un Silenciador acústico del tipo splitter para la entrada de aire fresco y salida de aire caliente, con celdas absorbentes de 20 cm de espesor separadas entre sí 10 cm, este sistema restringe un 50% el área libre del radiador, por lo cual las dimensiones del silenciador deben contemplar el doble del área libre del radiador, del mismo modo se debe considerar al menos un largo de 0,6 m. La ubicación de este silenciador se considera en el techo o muro de las salas a modo de generar una adecuada circulación del aire, evitando problemas de temperatura interior que afectan al funcionamiento del equipo. La unión entre el silenciador y la losa por todos los costados deberá quedar sellada herméticamente mediante un relleno de lana de vidrio y calafateado mediante silicona.

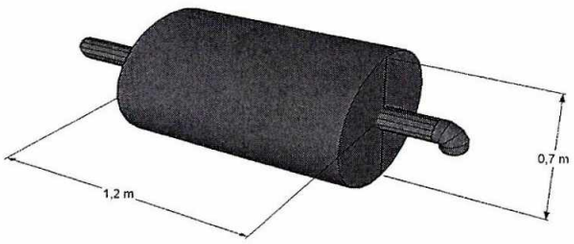
Silenciador splitter tipo, dimensiones a definir dependiendo de las dimensiones del radiador del grupo electrógeno.



Además, se considera el uso de un silenciador reactivo para el escape de gases del equipo, ubicado en serie con el silenciador de fábrica del equipo ventilando hacia el exterior de la sala, el cual debe generar una perdida por inserción de 30-35 dBA y dimensiones aproximadas de 1,2 m de largo y diámetro 0,7 m, con conexión de 31/2" de acuerdo al equipo y bridas de 10 mm de espesor. Asimismo, este equipo debe ser anclado a cielo y debidamente arriostrado a losa. Finalmente, se

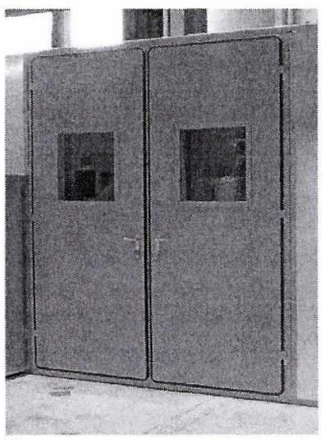
debe considerar el revestimiento térmico de este elemento y todos los conductos de conexión al interior de la sala, mediante lana de vidrio con foil de aluminio tipo Isoair SDW de la línea Isover distribuido por Nicolaides, fijado mediante bridas o cintas de aluminio adhesivas que no rebanen el material.

Silenciador reactivo tipo.



Se considera que la puerta de acceso de doble batiente de este recinto sea una puerta acústica metálica del tipo escotilla en base a chapa de acero de 1 mm de espesor en ambas caras terminación pintura, con relleno interior de plancha de yeso – cartón estándar de 10 mm de espesor y lana de vidrio que rellene cavidad formada, sellos perimetrales en sus cuatro costados (marco de puerta retornando en el zócalo inferior), mediante burlete goma con inserto de metal tipo según proveedor, fijación a marco de acero tubular mediante pomeles respectivos y quincallería. El aislamiento sonoro que debe generar esta puerta corresponde a Rw 40 dB.

Puerta acústica metálica doble batiente.



Con estas medidas se podrán lograr reducciones, las que se encuentran especificadas en el **Anexo 1.I de la DIA, Informe de Ruido.**

La cantidad y manejo de residuos, productos químicos y otras sustancias que puedan afectar el medio ambiente.

El responsable del manejo (almacenamiento, retiro, transporte y disposición final) de todos los residuos asociados al proyecto será el Titular del proyecto, de manera que la disposición final de los residuos se realizará en lugares autorizados por la autoridad sanitaria y que cumplan con la normativa ambiental vigente.

Residuos líquidos domésticos

En esta fase la única fuente de residuos líquidos diferente a los que se producen durante el funcionamiento normal del Aeropuerto en la actualidad corresponderá a la descarga que se generará en el uso de baños por parte de la mano de obra directa empleada en las obras.

Los residuos líquidos domésticos corresponderán a las aguas residuales de los servicios básicos localizados en frentes de trabajo e instalación de faenas, baños químicos, cocina, duchas y baños. Se estima una producción de 100 l/día por cada trabajador, lo que totalizaría un caudal medio diario de 16.000 litros, considerando una mano de obra máxima de 160 trabajadores. La duración de esta descarga será de 24 meses, es decir, la duración de la fase de construcción, con una frecuencia intermitente.

Para evitar cualquier impacto negativo por esta causa se considera la utilización de baños químicos, cuya instalación y disposición final estará a cargo de una empresa especializada contratada para este fin, que tenga las autorizaciones del SEREMI de Salud de la Región para la realización de la actividad, la que deberá cumplir con las normas sanitarias en todo el ciclo del servicio prestado, entre otras con la disposición final de los residuos en lugares autorizados. Se cumplirán las disposiciones referidas en los artículos 23 y 24 del Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales básicas en los lugares de trabajo (D.S. 594/99), proveyendo de al menos el número mínimo de artefactos estipulados en esos artículos de acuerdo al número de personas que trabajen por turno.

Aquello referente al D.S. N°430/1990, específicamente lo que indica en su artículo 136 el cual dice "el que introdujese o mandare introducir en el mar, ríos, lagos o cualquier otro cuerpo de agua, agentes contaminantes químicos, biológicos o físicos que causen daño a los recursos hidrológicos, sin que previamente hayan sido neutralizados para evitar tales daños será sancionado", no se aplica a este proyecto.

Residuos líquidos Industriales

El proyecto no generará residuos industriales líquidos debido a que, los residuos generados por efluentes derivados de actividades relacionadas con el lavado de camiones, maquinaria y mantenimiento de equipos, vehículos y maquinaria no serán autorizadas al interior del recinto aeroportuario.

Específicamente respecto a la limpieza de los camiones que suministrarán hormigón para las actividades de construcción, quedará establecido para el contratista que se adjudique la licitación de las obras, la prohibición de realizar estas actividades al interior del recinto aeroportuario. Para tales efectos, se encargará a la propia empresa contratista, o bien, a una empresa del rubro que cuente con las autorizaciones sanitarias correspondientes la ejecución de estas actividades, siempre fuera del recinto aeroportuario.

Aquello referente al D.S. N°430/1990, específicamente lo que indica en su artículo 136 el cual dice "el que introdujese o mandare introducir en el mar, ríos, lagos o cualquier otro cuerpo de agua, agentes contaminantes químicos, biológicos o físicos que causen daño a los recursos hidrológicos, sin que previamente hayan sido neutralizados para evitar tales daños será sancionado", no se aplica a este proyecto.

Residuos Sólidos Asimilables a Domésticos

Este tipo de residuos corresponde a envoltorios de alimentos, papeles, cartones y plásticos y otros residuos menores de tipo orgánico, metales y vidrios. El volumen de producción de los residuos sólidos domiciliarios se puede estimar en 0,4 kg/pers./día. Considerando esta tasa, las producciones diarias, con un máximo de 160 personas trabajando simultáneamente como mano de obra en las faenas de construcción, generaría un máximo eventual de 64 kg/día.

Estos residuos deberán disponerse en un recipiente tapado, dispuesto en un lugar próximo al sitio en el que se producirán los residuos y que facilite su acceso tanto para depositar los desechos como para la extracción del recipiente y de su contenido. Para ello se utilizarán contenedores con un mínimo de 90 litros de capacidad con tapa, los que serán retirados con una frecuencia de cada 3 días, por el servicio de una empresa que cuente con la autorización sanitaria correspondiente. Cabe señalar que se dispone de un Patio de Residuos, cuya instalación de 100 m^2, tiene por finalidad acopiar temporalmente los residuos provenientes de la etapa de construcción del Proyecto.

Residuos Sólidos de construcción

Se generarán residuos sólidos derivados de las faenas de construcción misma consistentes en restos correspondientes a colocación de moldajes de madera, instalación de tuberías de PVC, instalación y montaje de equipos diversos y manufactura de enfierraduras. Como resultado de este tipo de faenas los principales desechos sólidos consisten en escombros de demolición de radieres; maderas provenientes de despuntes y desechos de moldajes; restos de tuberías, alambres, trozos de fierro de construcción, vidrios, gomas y plásticos provenientes de envoltorios de suministros; y otros desechos propios del desmantelamiento de galpones y oficinas.

El manejo de estos desechos contemplará su acumulación ordenada y separada dentro de la instalación de faenas. El retiro, traslado y posterior depósito de los desechos sólidos mencionados será ejecutado por una empresa contratista del rubro que tenga los permisos otorgados por la Autoridad Sanitaria correspondiente.

En ningún caso se dejarán esparcidos estos desechos en el área de faenas. En caso que la empresa contratista o concesionario decida implementar una solución diferente de disposición final, cualquiera sea, se ejecutará dentro del cumplimiento de la normativa e instrucciones de la Autoridad Sanitaria Regional.

En cuanto al material que se obtenga del movimiento de tierras y excavaciones, será reubicado dentro de los terrenos del aeropuerto, para luego ser reutilizado dentro de las mismas faenas de construcción.

Con respecto a los residuos generados por la demolición, estos corresponderán a: sistemas de ayudas visuales y radioayudas, edificio SEI, edificio SAR, terminal de carga, subestación eléctrica. Se estima un volumen de 2.500 m^3.
Estos desechos serán acumulados dentro del Aeropuerto previa autorización del IF. La disposición temporal al interior del recinto aeroportuario se deberá efectuar en forma ordenada, sin sobrepasar los niveles de los terrenos circundantes. Se considera como el lugar más probable de ser utilizado para la disposición de escombros el vertedero municipal Arica ubicado en la comuna de Arica, puesto que la cercanía presenta ventajas mayores en cuanto al costo de transporte que otros lugares de la región. El destino definitivo será definido por la Sociedad Concesionaria que se adjudique la licitación de construcción, sin embargo, se asegura que el destinatario final será uno que se encuentre autorizado en la fecha de inicio de la fase de construcción al año 2020. El retiro, traslado y disposición final de estos residuos estará a cargo de una empresa especializada subcontratada por la Sociedad Concesionaria, que tenga las autorizaciones del SEREMI de Salud de la Región. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá establecer la obligatoriedad al contratista de depositar estos desechos en un recinto que cuente con Resolución sanitaria de funcionamiento.

En la siguiente Tabla, se muestra la estimación de residuos inertes de la construcción:

Estimación residuos inertes

Obra	Demoliciones (m^3)	Excavaciones Escarpe (m^3)	Excavación de Corte (m^3)	Excavación de Corte en Roca (m^3)	Remoción Pavimento (m^2)	Excedentes (m^3)
Demolición TWR y oficinas DGAC	2.000					
Demolición vialidad Land Side	500					
Demolición pavimentos Air Side					37.400	
Total	**2.500**				**37.400**	

Los materiales serán dispuestos en los lugares donde se ha extraído material, rellenando las depresiones existentes, razón por la cual no es considerado dentro del PAS.

Residuos Sólidos Peligrosos

En esta fase se generarán restos de pinturas, guaipe y otros elementos utilizados en construcción. Se estima de acuerdo a la cantidad de residuos generados por otros proyectos similares una generación entre 100 a 150 kg mensuales. Estos residuos permanecerán temporalmente en una bodega de acopio temporal, adyacente a la sala de basura actual, construida sobre un radier de hormigón, techadas y con pretiles o pozos receptores, para contener eventuales derrames, de acuerdo a lo establecido en el Art. 33 del D.S. N° 148/03 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos. Cabe señalar que se dispone de un Patio de Residuos, cuya instalación de 100 m^2, tiene por finalidad acopiar temporalmente los residuos provenientes de la etapa de construcción del Proyecto. Las características de la misma se encuentran en Capítulo 4.

Cabe señalar que la mantención de maquinaría y de vehículos mayores y rutinarias no se realizará al interior del aeropuerto, sino que se realizará en estaciones de servicio autorizadas para tales fines. Si se realiza alguna mantención menor en faena se estima que se generarán alrededor de 200 litros mensuales de aceites, grasas y combustibles en desuso. Si se generan eventualmente estas pequeñas cantidades de residuos peligrosos, la gestión respecto almacenamiento, transporte y disposición final de los mismos, cumplirán con los requisitos establecidos en la normativa vigente.

Los residuos peligrosos serán trasladados para su disposición definitiva de preferencia a un lugar en la Región de Arica y Parinacota por ej. A instalaciones de propiedad de la empresa Disal situada en la misma Región.

El almacenamiento de los RESPEL es regulado por el Decreto Supremo N° 148/2003 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Sólidos Peligrosos del 16 de junio de 2004, Ministerio de Salud.

4.10.- Fase de operación

Indicación de las partes, obras y acciones asociadas

Las actividades de la etapa de operación son las siguientes: Operación de la vía

a. Mantención rutinaria corresponde a las operaciones que se ejecutan durante el año, no importando las condiciones de tránsito y las condiciones climáticas. Entre éstas se cuentan el roce y limpieza del área concesionada, el retiro de basuras y desechos, para mantener las condiciones de serviciabilidad, seguridad y aumento de la capacidad vial de tránsito de la Ruta
b. Mantención periódica corresponde a las operaciones que se ejecutan en plazos mayores a un año para mantener las condiciones de diseño y brindar un buen nivel de servicio. Entre éstas se cuentan la reposición de pavimento.
c. Mantención y reparación de estructuras corresponde a la revisión semestral de estructuras, la elaboración de fichas de registro que señale el estado y su eventual corrección o reparación
d. Mantención de luminarias durante la concesión se mantendrá las condiciones de uso de las luminarias a través de la revisión y cambio de las luminarias defectuosas.
e. Mantención de señalización durante la Concesión se mantendrá las condiciones de señalización y demarcación de la vía a través de la revisión y reemplazo correspondiente.
f. Operación de sistemas de Seguridad
g. Mantención obras de saneamiento corresponde a la revisión periódica de las obras de saneamiento de manera de asegurar su funcionamiento.
h. Mantención de áreas verdes.

La siguiente es una Tabla que muestra los pasajeros llegados y salidos desde 2014.

Pasajeros llegados y salidos (Nacional + Internacional).

AÑO	Pax Totales	Pax Diario
2014	593.367	1.626
2015	610.147	1.672
2016	629.046	1.723
2017	654.461	1.793
2018	685.312	1.878
2019	721.312	1.976
2020	756.292	2.072
2021	791.951	2.170
2022	829.295	2.272
2023	867.285	2.376
2024	907.019	2.485
2025	948.575	2.599
2026	993.317	2.721
2027	1.040.172	2.850
2028	1.090.643	2.988
2029	1.145.036	3.137
2030	1.202.146	3.294
2031	1.262.109	3.458
2032	1.325.067	3.630
2033	1.391.170	3.811
2034	1.460.575	4.002
2035	1.533.447	4.201
2036	1.609.960	4.411

Esta tabla indicar las características actuales de la operación y las que serán modificadas por el proyecto, particularmente los pasajeros actuales y proyectados, los cuales son producto de una proyección que podrá ser modificada en tiempo real.

Edificio Terminal

a) Principales Conclusiones Diagnóstico

El Edificio Terminal de Pasajeros actual se encuentra en buen estado de mantenimiento, lo que permite conservar en gran parte su estructura y ampliarlo a los requerimientos proyectados al año 2029, año de diseño de su próxima concesión. Pese a esto, se observa que los estándares de confort en cuanto a sus terminaciones son deficientes, por lo que se requiere mejorarlos. Se advierte de igual manera, que no existen aplicados en él, conceptos de eficiencia energética ni de identidad regional.

b) Capacidad Existente

5.300 m², 307 pax embarcados hora 40 al 2015

c) Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros para cubrir la demanda futura del edificio, cuya PHP H-40 se proyectó en 445 pasajeros embarcados al 2029.

Se incorpora en la edificación el concepto de identidad regional, haciendo de esta construcción, un volumen reconocible, pregnante e icónico para los usuarios del sector y sus visitantes.
Se agregan conceptos de eficiencia energética, sobre todo en arquitectura pasiva, logrando un edificio con un alto rendimiento, obteniendo gran economía de recursos energéticos.

Se modifican niveles de confort de la edificación en cuanto a terminaciones e instalaciones de acuerdo a requerimientos actuales.

Se hace de la totalidad del edificio, un edificio universalmente accesible, cumpliendo en su totalidad con la normativa actual.

Se optimiza el funcionamiento y las circulaciones dentro del edificio, logrando espacios limpios, bien definidos y fácilmente reconocibles, lo que permite una rápida comprensión por parte de sus usuarios lo que conlleva a flujos claros y fluidos.

Vialidad Y Estacionamientos

a) Principales Conclusiones Diagnóstico

De acuerdo al plan maestro las necesidades de las instalaciones en el aeropuerto hacen necesaria la realización de obras tanto en la vialidad interna como en los estacionamientos.

Se establecieron las siguientes necesidades:

Modificación del trazado de vialidad, frente al terminal, a raíz del crecimiento del edificio terminal de pasajeros.

Construcción de nueva vialidad de acceso y salida hacia y desde instalaciones DGAC, dada la vida útil cumplida de las instalaciones existentes.

Habilitación estacionamientos sector Carga, frente a plataforma de estacionamientos de aeronaves, para la correcta operación del terminal de carga.

Ampliación estacionamientos vehiculares, dado cumplimiento a la normativa vigente MDA.

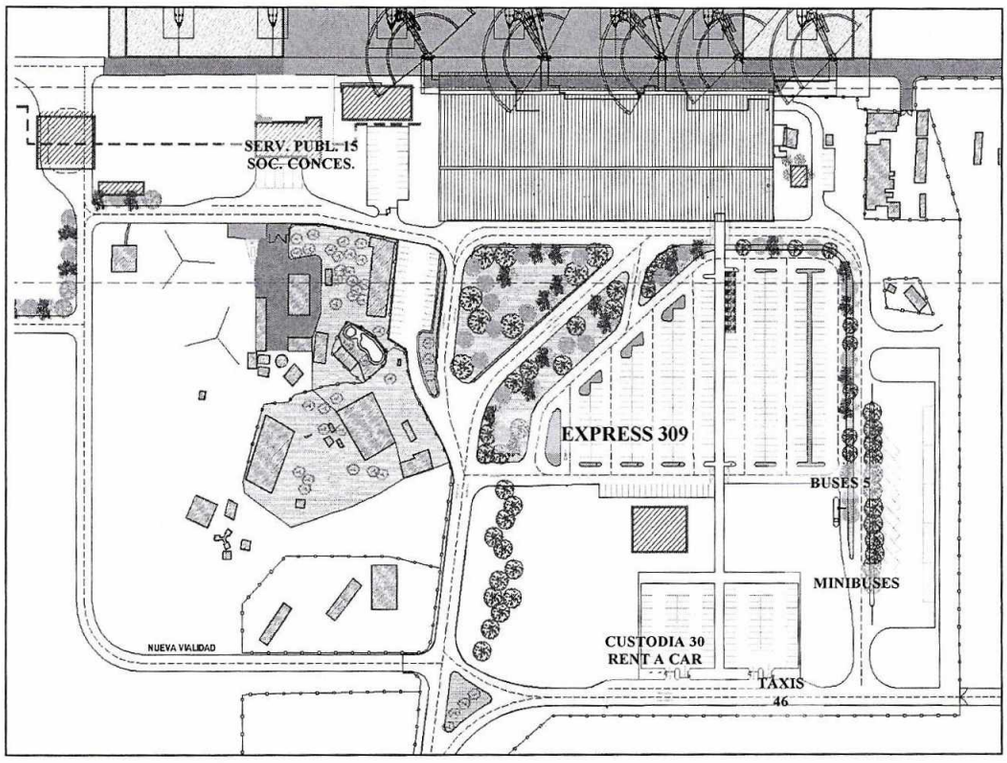
b) Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

El proyecto vial desarrollado se puede dividir en dos sectores principales:

Acceso al Terminal de Pasajeros

En este sector se desarrolla el mejoramiento vial en el sector de llegada de pasajeros al terminal, producto de la ampliación del Terminal. Se desarrollan nuevos sectores de estacionamientos para vehículos particulares (express), buses, mini buses, taxis y arriendo de vehículos.

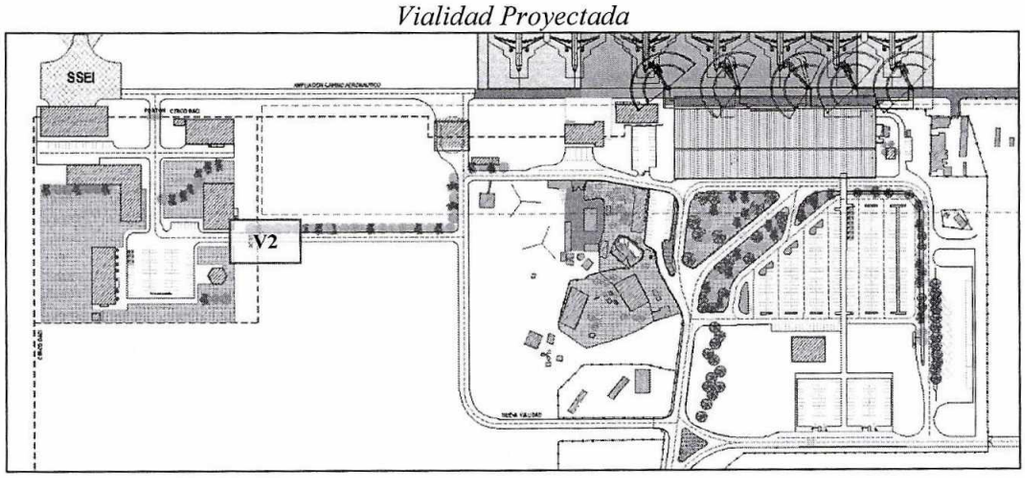
Estacionamientos Proyectados



Acceso al sector DGAC, calle aeronáutica y carga

Para los accesos a la DGAC e instalaciones afines se ha desarrollado una nueva vialidad en sectores nuevos dado el emplazamiento establecido para las instalaciones.

Vialidad Proyectada



Características de las vías

La solución del perfil tipo corresponde a una solución mínima de 7 m de calzada para la vialidad interior con soleras y veredas peatonales. Para los estacionamientos la geometría se desarrolló de acuerdo a la normativa vigente establecida (2,5x5,0m).

La estructura de pavimento proyectada para la vialidad interior y estacionamiento fue proyectada en una solución en una capa de rodado en asfalto con bases y subbases granulares más un mejoramiento del suelo existente de modo de dar la resistencia de diseño establecida.

Se considera el proyecto de señalización y seguridad vial correspondiente. Se considera el proyecto de saneamiento correspondiente en base a sumideros y estanques de acumulación.

Complejo Aeronáutico

a) Torre de Control

Principales Conclusiones Diagnóstico

El edificio Torre de Control actual, no cumple con los estándares mínimos definidos por la DAN 11/11 para este tipo de edificaciones ni con la normativa vigente definida principalmente por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Tampoco cuenta con la altura necesaria para una correcta observación de la pista y se encuentra con un alto grado de deterioro en su estructura.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta un nuevo edificio Torre de Control cumpliendo con toda la normativa aplicable y norma DAN correspondiente, así también, la nueva edificación cuenta con la altura adecuada para una correcta observación de la pista.

Se ha incorporado en el diseño del fuste de ésta, muros verdes, lo que obstruye la radiación directa del sol, impidiendo el aumento de la temperatura en los recintos albergados en esta zona del edificio. Además, se incorporan criterios de diseño de arquitectura pasiva lo que da origen a un edificio con menores consumos energéticos.

b) Edificio Administrativo

Principales Conclusiones Diagnóstico

El actual edificio administrativo se ubica en lo que era el antiguo terminal de pasajeros, adaptado para el funcionamiento de oficinas, lo que generó, en muchos de ellos, espacios sin la conexión funcional adecuada ni dimensiones correctas de los recintos que alberga. La condición de deterioro es evidente existiendo deformaciones visibles de algunos de sus elementos. Este edificio no considera ningún concepto de sustentabilidad y las instalaciones de climatización son individuales, lo que es altamente ineficiente en cuanto a consumos energéticos.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta un edificio que cumple totalmente con la normativa vigente incluyendo la actual norma de accesibilidad universal. Este edificio se diseña considerando el funcionamiento, relación entre recintos y dimensionamiento adecuado de cada uno de los espacios por lo que se optimiza la superficie total de la edificación, obteniendo como consecuencia directa, la disminución en los futuros costos de operación. Se incorporan conceptos de eficiencia energética en el diseño, lo cual también, da como resultado una baja en sus consumos.

El edificio se divide en tres partes muy definidas las que pueden funcionar en forma independiente y/o en conjunto.

c) Edificio Logístico

Principales Conclusiones Diagnóstico

Las condiciones de deterioro, deformaciones de la estructura y mala calidad en la construcción del Edificio, que en la actualidad hace las funciones de Edificio Logístico, hace necesaria la completa reposición de éste.

Capacidad Existente

Capacidad existente - 3 Vehículos
Capacidad proyectada – 6 Vehículos

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

El edificio proyectado incorpora en su diseño criterios de eficiencia energética y racionaliza las superficies de los recintos y sus interconexiones lo que da como resultado un edificio con bajos consumos energéticos, menores costos de construcción y ahorro en su consumo.

Se generan en él zonas perfectamente identificables y separadas unas de otras, aislando las que almacenan en su interior elementos peligrosos y separándolas de las zonas de oficinas.

d) Edificio SSEI

Principales Conclusiones Diagnóstico

En la actualidad, el edificio SSEI funciona en una edificación con condiciones mínimas de habitabilidad, ningún estándar de confort y nula aplicación de conceptos de eficiencia energética. Tampoco cumple con la normativa DAN 14/05 dictada para este tipo de edificios, ni con la cantidad de recintos requeridos en él, además se observa un alto nivel de deterioro definido por su poca mantención y año de construcción.

Capacidad Existente

Capacidad existente – 3 estacionamientos de carros
Capacidad proyectada – 5 estacionamientos de carros.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta un nuevo edificio cumpliendo la totalidad de la normativa actual y tomando como base para proyectar la norma DAN 14/05 que rige este tipo de edificaciones. Se incorporan en él criterios de eficiencia energética y altos estándares de confort que responden a los requerimientos actuales.

e) Subestación Eléctrica Aeronáutica

Principales Conclusiones Diagnóstico

El edificio que alberga la subestación eléctrica en la actualidad no cuenta con los recintos necesarios ni con las dimensiones requeridas para el correcto funcionamiento de ésta.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta un edificio que albergue la totalidad del programa solicitado, con las dimensiones requeridas de cada uno de sus recintos y la correcta relación entre ellos. Se incorporan en él criterios de eficiencia energética y arquitectura pasiva lo que genera un ahorro y optimización del consumo.

f) Casino

Principales Conclusiones Diagnóstico

El actual edificio de casino de personal se genera a partir de la sumatoria de ampliaciones espontáneas, sin planificación ni cálculo estructural, de carácter liviano y con aspecto de provisoriedad, lo que proyecta la imagen de un edificio disgregado y con un alto nivel de deterioro y deformaciones. Su cocina no cumple con los estándares mínimos solicitados por la Seremi de Salud para su funcionamiento

Capacidad Existente

Capacidad existente – 50 personas
Capacidad proyectada – 80 personas interior y 40 personas en terraza.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

El edificio proyectado contempla el benigno clima del lugar y plantea una terraza con un sombreadero como zona de extensión del comedor interior, creando una conexión directa con el jardín que la rodea. Éste incorpora criterios de eficiencia energética y elementos de arquitectura

pasiva que permiten manejar la radiación solar de forma de no requerir grandes cantidades de energía para lograr un ambiente confortable en el lugar.

g) Edificio ARO

Principales Conclusiones Diagnóstico

Actualmente el Aeropuerto de Chacalluta no cuenta con un Edificio Aro, realizándose esta actividad en las oficinas de la DGAC, por lo que se hace necesaria la construcción de un edificio que cubra estas necesidades.

Principales Características y Capacidades Obras Proyectadas

Se proyecta un edificio que cumple con el programa solicitado y que funciona en forma independiente a los otros edificios del complejo aeronáutico. Como el resto de los edificios, se incorporan criterios de eficiencia energética con el fin de minimizar los costos de operación de sus instalaciones.

Plan de Conservación y Programas Anuales de Conservación
Como actividades de la operación del proyecto se considera la conservación de las obras que se indican a continuación:

a) Edificio Terminal de Pasajeros

Los trabajos de conservación del edificio se referirán básicamente a la mantención y conservación preventiva y correctiva del edificio, por lo cual influirá fuertemente en este ítem la elección de los materiales en la fase de proyecto y construcción de éste.

Se entenderá por conservación preventiva y correctiva a lo menos lo siguiente: Reparación y/o cambio total o parcial de techumbre. Pintura total o parcial del interior y exterior del edificio. Reposición y/o reparación parcial o total de revestimientos de muros y tabiques, tanto los exteriores como los interiores. Reparación y/o reposición parcial o total de pavimentos tanto exteriores como interiores, incluyendo su demarcación. Reparación y/o reposición parcial o total de cielos y luminarias. Reposición y reparación de artefactos sanitarios, grifería, fittings y otros accesorios. Reposición de vidrios, puertas, ventanas, pisos y alfombra. Reposición y reparación de las instalaciones eléctricas, alcantarillado, agua potable y gas. Reposición de quincallería, quicios, cierra puertas, chapas, bisagras y otros elementos de importancia en el buen funcionamiento de puertas y ventanas. Reposición y/o reparación total o parcial del equipamiento mecánico, tales como: equipos de aire acondicionado, secadores de mano, extractores de aire, puertas automáticas, ascensores o montacargas, escaleras mecánicas, alahajamiento, mobiliario, instalaciones telefónicas, sistema de altavoces, cintas transportadoras de equipajes, otros equipamientos que provea el Concesionario, etc.

Infraestructura Horizontal

Corresponde a la mantención rutinaria y correctiva de los pavimentos de las vías de circulación interior y estacionamientos de vehículos.

Los trabajos de conservación para las vías de circulación interior y estacionamientos de vehículos incluirán adicionalmente: limpieza, reposición de material y readecuación de superficie de bermas, rehabilitación de cunetas y obras de drenaje, pintura de señalización, limpieza y reposición de señales y demarcación de pavimentos.

b) Conservación o Mantenimiento Mayor de la Infraestructura Horizontal

Se consideran actividades para mantener el normal funcionamiento del aeropuerto bajo los estándares operacionales y de seguridad requeridos según la normativa vigente.

c) Otras Áreas

Adicionalmente, se considera la mantención del Sistema de Alcantarillado compuesto por el colector y la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas. **Cabe destacar que el Sistema de Alcantarillado no**

se modificará, dado a que el existente se encuentra sobredimensionado, mientras que la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas que ya opera en el recinto actualmente sólo ocupa el 20% de su capacidad, por lo que la ampliación estipulada del aeropuerto aumentaría al 60% de su capacidad.

A través de la Adenda, el titular del proyecto señala que la planta de tratamiento de aguas servidas existente se encuentra actualmente sobredimensionada, por lo que no requiere de ampliaciones para atender la demanda proyectada. La siguiente tabla indica la comparación de las capacidades calculadas para el año 2034 frente a la capacidad actual:

Etapa	Capacidad Proyectada 2034	Capacidad instalada (actual)	Característica
Ecualizador	26,1 [m^3]	28 [m^3]	1,5 veces el caudal medio
Digestor de Lodos	11 [m^3]	11,2 [m^3]	7 días edad del lodo
Reactor Biológico	74,1 [m^3]	90 [m^3]	Edad del Lodo: 20 días, SSLM: 4000 mg/L
Sedimentador	12,8 [m^2]	13,5 [m^2]	TS a Caudal Máximo
Cámara de Contacto	2,4	2,2 [m^3]	27,5 min a Caudal medio

El ecualizador proyectado cumple con la capacidad para el nuevo escenario, cumpliendo con el criterio inicial de mantener 1,5 veces el caudal máximo.

El digestor de Lodos cumple con el volumen de digestión para estabilizar el lodo, si bien, no cumple con la reducción del 38% de los sólidos volátiles, como se tiene una posterior etapa de deshidratación mecánica, cumpliría con la Decreto Supremo N°4 para Lodo Clase B.

El reactor biológico existente cumple con la capacidad necesaria para el nuevo escenario, trabajando bajo los criterios considerados inicialmente. Incluso trabajando dentro del rango de concentraciones establecidas por Lodos Activados con aireación extendida que va desde 3000 a 6000 mg/lt. El Sedimentador existente cumple con la capacidad necesaria para el nuevo escenario, cumpliendo con el área mínima bajo el criterio de tasa superficial a caudal máximo. La cámara de cloración si bien no cumple con el cálculo realizado, no presenta un problema ya que de todos modos entrega un tiempo de contacto de 27,5 minutos.

Por lo tanto, según nuevo escenario, no se requiere realizar ampliación en la planta de aguas servidas.

Sistemas de Detección y Extinción de Incendio. Áreas comunes al terminal de carga (vialidad, patios de camiones, entre otros). Sistemas de Drenajes. Zonas de circulación peatonal, áreas verdes, señalética e iluminación del Área de Concesión. Subestación eléctrica y Grupo Electrógeno que atiende solamente al edificio terminal de pasajeros y áreas anexas (incluye edificio, instalaciones y equipos). Central térmica del edificio terminal (incluye edificio, instalaciones y equipos).

La reparación o reposición por falla de alguno de estos elementos, deberá efectuarse en el plazo máximo establecido según el Reglamento de Servicio de la Obra para cada elemento, siempre que dicha falla no afecte la operación del aeropuerto, en cuyo caso la reparación o reposición debe ser inmediata o en el plazo máximo que fije el Inspector Fiscal. En caso que dicha labor requiera un plazo mayor para su solución, deberá solicitar al Inspector Fiscal la autorización para que dicho plazo sea aumentado.

Suministros básicos

La totalidad de los suministros serán abastecidos del mismo modo que se presentan en la actualidad.

Energía
La energía eléctrica proviene de la conexión existente la que será mejorada a través de obras tales como la Subestación Eléctrica (DGAC) y la Ampliación de Subestación Eléctrica.

Agua
Las fuentes de agua potable están constituidas por 2 pozos profundos.

Cada pozo se encuentra habilitado con una bomba de sondaje para la extracción del recurso. En la RCA N°00146, se indica que "El proyecto contempla la habilitación de un segundo pozo, en un sondaje existente, el reemplazo de la matriz y un sistema de estanques de acumulación con capacidad total de 350 m^3 de agua potable de todo el aeropuerto. En dichos estanques se realizará el tratamiento de potabilización del recurso, mediante cloración. Contiguo a los estanques se construirá la sala de bombas que albergará:

- Las bombas del sistema de extinción de incendios y de agua potable.
- Sistema de cloración.
- Estanques hidroneumáticos.
- Dos medidores, uno para las instalaciones D.G.A.C. y otro para las instalaciones del terminal.

En el proyecto, el sistema de abastecimiento de agua Potable se mantiene sin modificaciones, seguirá siendo realizado por la empresa de Aguas del Altiplano, se continuará utilizando los dos estanques indicados y las redes de HDPE.

La modificación al sistema planteada por el proyecto, es manteniendo el mismo trazado de la actual tubería que lleva el agua desde el primer estanque al segundo estanque, se cambia la materialidad de la misma, de ROCALIT T20 de 150 mm a HDPE PN 10 en el diámetro equivalente =160mm. En un tramo de 450 mts. lineales ubicados entre el primer estanque y el cruce con el antiguo trazado de la carretera.

Servicios higiénicos
Los servicios higiénicos son los existentes que serán mejorados y aumentado de acuerdo a los proyectos que se especificaron en la fase de construcción.

Alimentación
La alimentación será provista por cada institución dependiendo de las funciones que éstas realicen.

Alojamiento
No se considera alojamiento.

Transporte
El transporte es el mismo que existe actualmente, es decir hay algunos trabajadores que se desplazan en buses y otros en vehículos diariamente por la mañana y por la tarde.

Cuantificación y la forma de manejo de los productos generados, así como el transporte considerado para su entrega o despacho.

Este tipo de proyecto no considera la generación de productos porque se trata de un servicio aeroportuario.

Ubicación y cantidad de recursos naturales renovables a extraer o explotar por el proyecto o actividad para satisfacer sus necesidades.

El proyecto no considera la utilización de recursos naturales renovables a extraer o explotar por el proyecto.

Emisiones del proyecto o actividad y las formas de abatimiento y control contempladas

Emisiones atmosféricas
Las emisiones atmosféricas generadas durante la operación del aeropuerto corresponden a las generadas por las siguientes fuentes de emisión:

Operación de aeronaves.
Operación de maquinaria de apoyo.
Generadores eléctricos de respaldo.
Emisiones vehiculares del camino de acceso.
Emisiones vehiculares en el estacionamiento.
Ensayos de control de incendios.
Calentamiento de agua sanitaria.

La mayor parte de las emisiones generadas dependen de la actividad aeronáutica, la que depende a su vez de la oferta y demanda de los vuelos, sin embargo, la ampliación del terminal y sus instalaciones anexas posibilitan indirectamente que la actividad se desarrolle en condiciones adecuadas.

La máxima capacidad indicada en este punto, corresponde a la proyectada para el año 2036, donde el flujo de pasajeros diarios aumenta desde 1.626 a 4.411.

Las emisiones podrían aumentar en una proporción similar, sin embargo, dependerá del avance tecnológico en los medios de transporte.

a) Operación de aeronaves.

La operación de aeronaves es registrada y controlada por la Dirección General de Aeronautica Civil (DGAC), pudiendose identificar en detalle las operaciones de aterrizage y despegue de todas las aeronaves que han operado en el aeropuerto de Arica durante un año calendario.

La tabla siguiente muestra la información de flujo de aeronaves para el aeropuerto de Arica para el año 2015.

Operaciones de aeronaves 2015.

Marca	Modelo	Ciclos	%	Marca	Modelo	Ciclos	%
Airbus	A320	1270	49,58%	Cessna	C650	2	0,08%
Airbus	A319	761	29,71%	Cessna	C680	2	0,08%
Airbus	A321	180	7,03%	Cessna	C750	2	0,08%
Cessna	C172	64	2,48%	Dornier	D228	2	0,08%
Cessna	C550	39	1,52%	Embraer	E55P	2	0,08%
Cessna	C551	18	0,70%	Gulftream	GLF4	2	0,08%
De Havilland	DHC6	17	0,66%	Hawker	HA4T	2	0,08%
Beech	BE20	17	0,64%	bombardier learjet	LJ45	2	0,08%
Socata	TBM7	13	0,51%	Piper	PAY2	2	0,08%
Gulfstream	G150	12	0,47%	Aeroespaciale	AS50	1	0,04%
Beech	B200	11	0,43%	Air Tractor	AT5T	1	0,04%
Cessna	C206	11	0,43%	Bell	B407	1	0,04%
Cessna	C150	9	0,35%	Bell	B412	1	0,04%
Bombardier Challenger	CL60	9	0,35%	Boeing	B732	1	0,04%
bombardier learjet	LJ60	9	0,35%	Boeing	B733	1	0,04%
Bombardier Challenger	CL30	8	0,31%	Cessna	C182	1	0,04%
Boeing	DC3	8	0,31%	Cessna	C207	1	0,04%
Beech bonanza	AS35	7	0,27%	Cessna	C210	1	0,04%
Cessna	C525	7	0,27%	Cessna	C25A	1	0,04%
Cessna	C560	6	0,23%	Cessna 182	C82R	1	0,04%
Cessna	C56X	6	0,23%	Cessna 182	C82S	1	0,04%
Hawker 125 700	H25B	6	0,23%	De Havilland	DHC	1	0,04%
Bell 212	B212	5	0,20%	De Havilland	DHC7	1	0,04%
Piper	PA28	5	0,20%	Dassault	FA50	1	0,04%
Piper	PA31	5	0,20%	bombardier learjet	LJ31	1	0,04%
Cirrus	SR22	4	0,16%	bombardier learjet	LR35	1	0,04%
Rockwell	AC50	3	0,12%	Piper	P28R	1	0,04%
bombardier learjet	LJ35	3	0,12%	Piper	P32T	1	0,04%
bombardier learjet	LJ40	3	0,12%	Embraer	PA32	1	0,04%
Air Tractor	AT8T	2	0,08%	Pilatus	PC12	1	0,04%
Cessna	C208	2	0,08%	Robinson	R44	1	0,04%
Cessna	C25B	2	0,08%	Gulftream G100	ASTR	1	0,02%
					Total	2.562	100%

Emisiones de equipos de apoyo.

Estos equipos cumplen funciones tales como la carga de combustible, mercaderias, alimentos, equipajes, tracción del avión, tracción de carros de equipajes y suministro de enegía electrica en la loza. Su potencia y tiempos de operación estan asociados a las operaciones de cada uno de los modelos de aviones, por lo cual son estimados por el modelo en función del numero de operaciones de las aeronaves que atienden.

Emisiones de equipos de apoyo 2015, T/año

Categoría	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Equipos apoyo en tierra	14,642	0,49	1,541	0,048	0,051	0,049
Generadores eléctricos.	0,236	0,02	1,162	0,115	0,071	0,071

Emisiones vehiculares del camino de acceso.

Las emisiones vehiculares generadas en el camino de acceso al aeropuerto son parte de las emisiones que pueden ser asignadas como de responsavilidad de la operación del aeropuerto.

Estas emisiones se calculan a partir de los factores de emisión de la Guía Metodologica para la estimación de emisiones atmosfericas de fuentes fijas y fuentes moviles en el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, de CONAMA 2009. La tabla siguiente muestra los factores usados en el calculo y que fueron evaluadosa una velocidad de 50 km/hr promedio.

Factores de emisión categorías vehiculares promedio gr/km.

Categoría	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Vehículos livianos	7,052	1,238	0,745	0,004	0,018	0,018
Camionetas	3,856	0,390	0,705	0,005	0,022	0,022
Camiones 2 ejes	1,343	0,899	2,512	0,011	0,247	0,247
Camiones más de 2 ejes	1,426	0,734	6,544	0,028	0,343	0,343
Semirremolques	1,426	0,734	6,544	0,028	0,343	0,343
Locomoción colectiva	1,552	0,612	6,637	0,024	0,252	0,252

El numero de operaciones se obtiene a partir de la información del Plan nacional de Censos de la dirección nacional de vialidad, estación de control de flujos vehiculares 15-001 de conteo continuo 24 hrs, año 2014.

El punto de conteo muestra los siguientes valores de flujos medidos en forma continua en el arco de acceso al aeropuerto.

Flujos vehiculares camino acceso 2014.

Nombre camino	autos	camionetas	Camiones 2 ejes	Camiones más de 2 ejes	Semi rremolques	Locomoción Colectiva	Total
Hacia aeropuerto	1980	182	26	22	0	10	2220
Aeropuerto	1450	245	47	2	2	25	1771
Bifurcación Aeropuerto	1694	252	81	8	10	32	2077

Las emisiones estimadas para el arco de ingreso al aeropuerto, que tiene un largo de 3,8 kms, son las siguientes.

Emisiones por flujos vehiculares T/año.

Categoría	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Vehículos livianos	16,705	2,932	1,766	0,009	0,044	0,044
Camionetas	1,211	0,122	0,221	0,002	0,007	0,007
Camiones 2 ejes	0,096	0,064	0,179	0,001	0,018	0,018
Camiones más de 2 ejes	0,021	0,011	0,097	0,000	0,005	0,005
Semirremolques	0,008	0,004	0,036	0,000	0,002	0,002
Locomoción colectiva	0,048	0,019	0,206	0,001	0,008	0,008
Total	18,088	3,152	2,505	0,013	0,083	0,083

Emisiones vehiculares en el estacionamiento.

Las emisiones vehiculares generadas en el estacionamiento del aeropuerto son parte de las emisiones que pueden ser asignadas como de responsabilidad de la operación del aeropuerto.

Estas emisiones se calculan a partir de los factores de emisión de la Guía Metodologica para la estimación de emisiones atmosfericas de fuentes fijas y fuentes moviles en el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, de CONAMA 2009. La tabla siguiente muestra los factores usados en el calculo y que fueron evaluadosa una velocidad de 20 km/hr promedio.

Factores de emisión categorías vehiculares promedio en estacionamiento gr/km.

Categoría	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Vehículos livianos	14,025	1,901	0,792	0,006	0,025	0,025
Camionetas	11,646	0,808	0,870	0,008	0,033	0,033
Camiones 2 ejes	2,537	2,008	4,998	0,020	0,478	0,478
Camiones más de 2 ejes	2,694	1,640	11,195	0,042	0,655	0,655
Semirremolques	2,694	1,640	11,195	0,042	0,655	0,655
Locomoción colectiva	3,138	1,508	10,984	0,036	0,496	0,496

El numero de operaciones en el estacionamiento se asimila al de los vehiculos de operan en el arco de acceso al aeropuerto, aunque en la practica no todos los vehiculos hacen uso del estacionamiento, de todos modos operan a una baja velocidad en el momento del retiro de pasajeros o carga.

Las emisiones estimadas para el estacionamiento del aeropuerto, que tiene un largo de 0,38 kms estimado como el tramo que debe recorrer un vehiculo en la zona del establecimiento, son las siguientes.

Emisiones en el estacionamiento, T/año.

Categoría	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Vehículos livianos	3,323	0,450	0,188	0,001	0,006	0,006
Camionetas	2,759	0,192	0,206	0,002	0,008	0,008
Camiones 2 ejes	0,601	0,476	1,184	0,005	0,113	0,113
Camiones más de 2 ejes	0,638	0,389	2,652	0,010	0,155	0,155
Semirremolques	0,638	0,389	2,652	0,010	0,155	0,155
Locomoción colectiva	0,743	0,357	2,602	0,008	0,117	0,117
Total	8,702	2,252	9,484	0,037	0,555	0,555

Sistemas de calentamiento de agua sanitaria.

Corresponde a los servicios de calentamiento de agua de los edificios existentes en el aeropuerto, en el caso del terminal central se cuenta con una central térmica provista de cuatro calderas de agua caliente alimentadas a GLP, con un consumo actual de 9.000 kg al año de GLP.

Estas emisiones se calculan a partir de los factores de emisión de la Guía Metodológica para la estimación de emisiones atmosféricas de fuentes fijas y fuentes móviles en el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, de CONAMA 2009.

La tabla siguiente muestra un resumen de las emisiones calculadas para la actividad de la central térmica, durante el año 2014.

Emisiones 2014 central térmica.

Emisiones T/año.	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Factor de emisión kg/kg comb.	0.00017	0.00309	0.00176	0.00019	0.00017	0.00017
Central térmica	0,002	0,028	0,020	0,002	0,002	0,002

La operación de los servicios de agua caliente es de tipo estacionario y no dependen de la demanda por transporte, por lo cual se estima que sus emisiones se mantendrán constantes en el tiempo.

Se estima que la demanda de agua caliente no debería verse afectada considerablemente por el aumento en la actividad del terminal de pasajeros.

Grupos Electrógenos

Corresponden a grupos de generación eléctrica de emergencia, que operan eventualmente cuando se producen cortes de energía eléctrica. Además, se realizan pruebas de operación periódicas para asegurar su adecuada operación.

Estos generadores eléctricos operan con petróleo diésel de combustible, con un consumo estimado de 24.000 litros al año.

Estas emisiones se calculan a partir de los factores de emisión de la Guía Metodológica para la estimación de emisiones atmosféricas de fuentes fijas y fuentes móviles en el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, de CONAMA 2009.

La tabla siguiente muestra un resumen de los factores de emisión y las emisiones calculadas para la actividad de los Generadores, durante el año 2014.

Emisiones 2014 Generadores eléctricos.

Generadores	CO	VOC	NOx	SOx	PTS	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Factor de emisión kg/kg diesel	0,0173	0,00636	0,0801	0,00425	0,00563	0,00563	0,00563
Emisiones T/año	0,18	0,06	0,82	0,04	0,06	0,06	0,06

Resumen del inventario etapa operación

La tabla siguiente muestra un resumen de las emisiones calculadas para la actividad de todas las fuentes estimadas, durante el año 2014.

Emisiones 2014 Aeropuerto Arica.

Fuentes	CO	VOC	NOx	SOx	PM_{10}	$PM_{2.5}$
Acceso Vehículos	1,070	0,179	0,227	0,000	0,010	0,010
Estacionamientos	8,702	2,252	9,484	0,037	0,555	0,555
Aeronaves	17,884	2,222	26,139	2,530	0,328	0,328
Apoyo en tierra	14,878	0,510	2,703	0,163	0,122	0,120
GE	0,176	0,065	0,817	0,043	0,057	0,057
Calefacción	0,002	0,028	0,016	0,002	0,002	0,002
Total	**42,7**	**5,3**	**39,4**	**2,8**	**1,1**	**1,1**

Dentro de las emisiones de mayor magnitud destacan las generadas por las aeronaves, las que aportan en mayor medida a las emisiones del Aeropuerto, sin embargo, estas emisiones son distribuidas en el tiempo y espacio, por lo cual tienen un bajo impacto en la calidad del aire. Estas emisiones dependen de la demanda de los pasajeros, del tipo de aeronave que sea utilizado en el servicio y de la tecnología de los motores, por lo cual las emisiones están en constante modificación.

De magnitud más bajas corresponden a las estimadas en el estacionamiento y en arco de acceso al aeropuerto, y que corresponden a las generadas por los tubos de escape de vehículos. Estas emisiones también son muy distribuidas en el tiempo y lugar, por lo cual tienen un bajo impacto en la calidad del aire.

Por otra parte, el eventual uso de grupos electrógenos, emitiría gases, que sin embargo se estiman pocos significativos, dado que estos solo se utilizarían de respaldo, en caso de corte de energía.

Emisiones de ruido

Según los antecedentes del proyecto en su etapa de operación no cuenta con ninguna fuente de ruido considerable, que pueda generar impacto hacia los receptores y dependencias del propio aeropuerto, por lo que se indica que para esta etapa del proyecto no existirá impacto acústico alguno.

Cantidad y manejo de residuos, productos químicos y otras sustancias que puedan afectar el medio ambiente.

Residuos líquidos domésticos

Durante la operación del aeropuerto, los efluentes líquidos domésticos serán los relacionados a las aguas servidas producidas por los servicios sanitarios del Edificio Terminal. A estos se sumarán las descargas provenientes de los baños químicos de los aviones y las nuevas instalaciones proyectadas, tales como Nuevo Casino-Auditorio DGAC, Nuevo Edificio SEI, Nueva Subestación Eléctrica, Edificio Logístico, Edificio SAR, Edificio de carga y sector de Ampliación Terminal de Pasajeros.

Las aguas servidas serán producidas por los pasajeros, tanto en aviones como en el Edificio Terminal; por los acompañantes de los mismos, en el edificio terminal; y por los funcionarios directos e indirectos del aeropuerto, Nuevo Casino-Auditorio DGAC, Nuevo Edificio SEI, Nueva Subestación Eléctrica, Edificio Logístico, Edificio SAR, Edificio de carga y sector de Ampliación Terminal de Pasajeros.

Todas estas descargas serán tratadas por la planta de tratamiento de aguas servidas existente.

Aquello referente al D.S. N°430/1990, específicamente lo que indica en su artículo 136 el cual dice "el que introdujese o mandare introducir en el mar, ríos, lagos o cualquier otro cuerpo de agua, agentes contaminantes químicos, biológicos o físicos que causen daño a los recursos hidrológicos, sin que previamente hayan sido neutralizados para evitar tales daños será sancionado", no se aplica a este proyecto.

Residuos líquidos industriales
Cabe destacar que en el Proyecto no se considera zonas de mantención (hangares específicos para faenas como lavado de aeronaves o cambios de aceite de aeronaves), que pudieran generar residuos industriales líquidos.

Residuos Sólidos Domiciliarios
Durante la Fase de Operación se consideran las siguientes fuentes generadoras de residuos sólidos domiciliarios: pasajeros, acompañantes, funcionarios y residuos descargados desde aviones (atención a bordo).

Todos los residuos sólidos domiciliarios generados en esta Fase serán manejados tal cual como se efectúa en la actualidad, no siendo necesaria ninguna modificación al respecto. El manejo consiste en el retiro y traslado hacia una sala de basura, en donde son compactados y depositados en contenedores de 90 litros, para luego ser retirados y transportados por una empresa que cuente con todos los permisos y autorizaciones sanitarias correspondientes, hacia su disposición definitiva más probable en el vertedero autorizado de Arica, que es la que entrega el servicio en la actualidad, con una frecuencia mínima de tres veces por semana. Se estima una producción cercana a los 175 kg / día durante esta fase, dependiendo del grado de presencia de pasajeros y funcionarios. No obstante, El destino definitivo será definido por la Sociedad Concesionaria que se adjudique la licitación de construcción, sin embargo, se asegura que el destinatario final será uno que se encuentre autorizado en la fecha de inicio de la fase de construcción al año 2020.

El Plan de Manejo de Residuos Sólidos para todas las nuevas edificaciones e instalaciones que contendrá el Aeropuerto indica lo siguiente:

Los residuos de basura común generados en el primer piso del Terminal de pasajeros serán recolectados mediante contenedor de 360 lts., ubicado dentro de la estación de transición No. 1 ubicada en el mismo piso, para posteriormente ser trasladado a la sala de basura común, para su disposición final.

- Los residuos de basura común generados en el segundo y tercer piso del edificio terminal de pasajeros serán recolectados mediante contenedor de 360 lts., ubicado dentro de las estaciones de transición Nos. 2 y 3, ubicadas en el mismo piso, para posteriormente ser trasladados mediante montacargas a la sala de basura común, para su disposición final.

- Se instalarán "papeleros urbanos" de 30 lts., de acuerdo a proyecto, en los pasillos y baños públicos.

- En cada oficina, recinto de trabajo, cubículos, W.C., se instalarán papeleros de 13 lts. con tapa vaivén, los que serán suministrados por la administración.

- Los residuos sospechosos generados en la enfermería serán recolectados de acuerdo a normas impartidas por la dirección y trasladadas en receptáculos ad-hoc (papelero de acero inoxidable), debidamente rotulados los que serán retirados por medios autorizados.

Los lodos producidos en la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas serán manejados tal cual como se hace en la actualidad, no siendo necesaria ninguna modificación al respecto. El manejo consiste en

el retiro por camiones tolva, especialmente acondicionados desde el Edificio de Secado de Lodos con una frecuencia de 2 meses, disponiendo estos residuos en un lugar aprobado por el SEREMI de Salud de la Región.

Cabe señalar que en esta fase no existe mantenimiento de maquinaria dentro de las operaciones del aeropuerto. Además, no existe uso ni generación de elementos peligrosos.

Residuos Sólidos Peligrosos

Durante la fase de operación, estos residuos corresponderán a Tubos Fluorescentes, trapos contaminados, grasas y aceites, producto de las actividades de mantenimiento y limpieza de las instalaciones del proyecto. Se generará una cantidad aproximada de 0,3 ton/año de residuos peligrosos, razón por la cual no será necesaria la elaboración de un Plan de Manejo de Residuos Peligrosos. En la Tabla, a continuación, se puede apreciar el detalle de los residuos a generar y su cantidad estimada.

Estimación RESPEL fase operación

Tipo residuo	Generación (Kg/mes)
Tubos Fluorescentes	10
Trapos contaminados	3
Grasas	2
Aceites	15
TOTAL	**30**

Para el caso de RESPEL, los contenedores se mantendrán siempre cerrados y bien rotulados, y se almacenarán en la bodega de RESPEL por un período no superior a seis meses, la cual cumplirá con los criterios de diseño y las exigencias contenidas en los artículos correspondientes al título IV "Del Almacenamiento" del D.S. N° 148/2004. El retiro y disposición final de estos residuos será realizada por empresas autorizadas. Estos retiros serán informados con 48 horas de anticipación a la SEREMI de Salud de la región por medio físico o en formato digital en el Sistema de Declaración Electrónico de Residuos Peligrosos (SIDREP).

El almacenamiento de los RESPEL es regulado por el Decreto Supremo N° 148/2003 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Sólidos Peligrosos del 16 de junio de 2004, Ministerio de Salud.

Componente Patrimonio Arqueológico y Cultural

En relación a la componente Patrimonio Arqueológico y Cultural, el titular indica que se incluirá un programa de inducción arqueológica a los trabajadores de la obra de carácter mensual en la etapa de intervenciones de superficie y subsuelo del proyecto.

Estas charlas de inducción serán realizadas por un arqueólogo o licenciado en arqueología y tendrán relación directa con la oportuna identificación de hallazgos arqueológicos y paleontológicos durante las excavaciones del proyecto, mientras haya movimiento de tierra, y así dar cumplimiento efectivo al indicador de cumplimiento "se dará aviso inmediatamente al Gobernador Provincial respectivo, si ello fuere necesario".

En caso de efectuarse un hallazgo arqueológico o paleontológico durante las excavaciones del proyecto, y a fin de evitar incurrir en el delito de daño a Monumento Nacional establecido en el artículo 38 de la Ley N.° 17.288, se procederá según lo establecido en los artículos 26 y 27 de la Ley N.° 17.288 de Monumentos Nacionales y el artículo 23 del D.S N°484 Reglamento sobre excavaciones y/o prospecciones arqueológicas, antropológicas y paleontológicas, paralizando toda obra en el sector del hallazgo e informando de inmediato y por escrito al Consejo de Monumentos Nacionales, para que este organismo determine los procedimientos a seguir, cuya implementación deberá ser efectuada por el titular del proyecto.

4.11.- Fase de cierre

El proyecto no considera una fase de cierre, ya que se trata de una obra de infraestructura pública, que se diseña y mantiene para cumplir sus funciones públicas indeterminadamente hasta que la autoridad ministerial decida lo contrario.

La vida útil del proyecto, es indefinida, ya que si bien, la ampliación está proyectada de acuerdo a los requerimientos estimados para el año 2034, se contempla que el Aeropuerto seguirá operando posterior a esa fecha, con la posibilidad de plantear nuevas ampliaciones o remodelaciones según los requerimientos que surjan en aquel momento.

El aeropuerto puede seguir operando más allá de los próximos 40 años, con los debidos resguardos, mantenimientos, modernización y adecuación a las exigencias de servicio que presta normalmente.

4.12 Plan de Emergencias y Contingencias

Las eventuales situaciones de riesgo al medio ambiente estarán asociadas al manejo de residuos peligrosos de la etapa de construcción. El procedimiento ante emergencias y acciones de contingencias se detallan en el Anexo 2E de la DIA.

5°. Que, durante el proceso de evaluación se han presentado antecedentes que justifican la inexistencia de los siguientes efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, correspondiendo a los artículos del 5 al 10 del D.S. N°40/2012 rseia.

Artículo 5° Riesgo para la salud de la Población (D.S. N°40/12 RSEIA)

a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos; (Ley 19.300, art.11).		
Riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce. (DS 40/12, art. 5).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
a) La superación de los valores de las concentraciones y períodos establecidos en las normas primarias de calidad ambiental vigentes o el aumento o disminución significativos, según corresponda, de la concentración por sobre los límites establecidos en éstas. A falta de tales normas, se utilizarán como referencia las vigentes en los Estados que se señalan en el artículo 11 del	No	<u>Emisiones a la Atmósfera</u> <u>Construcción</u> Durante esta Fase, las principales emisiones provendrán del material particulado derivado de las actividades de excavaciones por movimiento de tierra y compactación del suelo. Estas emisiones tendrán un carácter temporal, solamente acotadas a la duración de la Fase de construcción, lo que además varía de acuerdo a las acciones específicas de cada obra. De acuerdo a las condiciones de dispersión en el área y el corto periodo que se producirán las emisiones pueden considerarse despreciables y en ningún caso representarán riesgo para la salud de la población o un efecto adverso significativo sobre la calidad del aire. <u>Operación</u> Durante la Fase de Operación no existirán emisiones de material particulado significativamente mayores a las condiciones actuales. El tránsito de vehículos se realizará siempre por vías pavimentadas, por lo que el nivel de emisiones esperable en relación a la actual situación del aeropuerto mantiene prácticamente igual condición.

a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos; (Ley 19.300, art.11).		
Riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce. (DS 40/12, art. 5).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
Reglamento.		
Análisis letra a)		El proyecto no supera normas y las condiciones de dispersión permitirán que el efecto sea menor y temporal.
b) La superación de los valores de ruido establecidos en la normativa ambiental vigente. A falta de tales normas, se utilizarán como referencia las vigentes en el Estado que se señala en el artículo 11 del Reglamento.	No	Ruido Construcción Para la proyección de los niveles sonoros se considera la peor condición, la cual corresponde al funcionamiento simultáneo de todas las fuentes presentes. La proyección de los niveles de ruido se realiza mediante la modelación en el software SoundPlan versión 7.1, el cual proyecta los niveles bajo el método de cálculo estandarizado por la normativa *ISO 9613-2:1996 "Acoustics – Attenuation of sound during propagation outdoors – Part 2 General method of calculation"*, a modo de obtener los niveles de presión sonora en el lugar de los receptores más sensibles y visualizar gráficamente el nivel de presión sonora alrededor de las áreas de influencia del proyecto (mapa de ruido). Se presentan las modelaciones de las dos situaciones consideradas, las que generan un escenario cada una: • Modelación Situación 1 – Escenario 1. • Modelación Situación 2 – Escenario 2. Formas de Abatimiento y Control Contempladas: Como medida de control de ruido a implementar, se considera la utilización de una barrera acústica de 5 metros y 4 metros de altura y una cumbrera de 1 metro y una inclinación de 45^{o}, para el sector del cierre perimetral colindante con dichos receptores. La materialidad de la pantalla debe ser en base a panel OSB con un espesor mínimo de 18 mm o material equivalente con una densidad superficial igual o superior a 11,7 Kg/m^2 y revestimiento interior con material absorbente, para el elemento absortor sonoro, cuyas alternativas son lana mineral de densidad 80 Kg/m^3, o lana de vidrio de 50 mm de espesor con velo. De no ser posible implementar la barrera acústica mencionada, se considera incorporar una barrera del tipo flexible en la fachada expuesta del edificio, estas barreras generan un índice de aislamiento acústico de aproximadamente Rw = 32 dB. Estas barreras flexibles poseen una densidad nominal de 6 Kg/m^2 aprox. Dicha barrera flexible, debe implementarse para los siguientes niveles. Con estas medidas se podrán lograr reducciones, las que se encuentran especificadas en el Capítulo 1. Operación La metodología para la estimación del ruido en la fase de operación del proyecto, se realiza mediante la proyección de los niveles sonoros de las principales fuentes de ruido que corresponden al Grupo electrógeno de emergencia. El proyecto considera un edificio potencialmente ruidoso, el cual corresponden al edificio de Subestación Eléctrica DGAC. La cantidad de grupos electrógenos ubicados al interior del edificio corresponden a 2 equipos, ubicados en una sala de construcción sólida y celosías de ventilación. Los muros divisorios de los recintos donde estarán ubicados los equipos electrógenos, tienen un espesor de 200 mm cuyo índice de reducción sonora corresponde a un Rw 57 dB, asegurando una pérdida por transmisión sonora y un Índice de Aislación Acústica (Rw) 45 dBA. El recinto cuenta con celosías metálica para la ventilación y estas se encuentran ubicadas en la parte inferior de la edificación. Se consideran las siguientes medidas de control de ruido para la fase de operación: Silenciador acústico del tipo splitter para la entrada de aire fresco, con celdas absorbentes de 10 cm de espesor separadas entre si 10 cm, restringiendo un 50% el área libre, con dimensiones (WxH) a definir y un largo de 1,5 m. La

a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos; (Ley 19.300, art.11).		
Riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce. (DS 40/12, art. 5).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
		ubicación de este silenciador se considera en el techo de las salas a modo de generar una adecuada circulación del aire, evitando problemas de temperatura interior que afectan al funcionamiento del equipo. La unión entre el silenciador y la losa por todos los costados, deberá quedar sellada herméticamente mediante un relleno de lana de vidrio y calafateado mediante silicona. Se consideran el uso de un silenciador reactivo para el escape de gases del equipo, ubicado en serie con el silenciador de fábrica del equipo ventilando hacia el exterior de la sala, el cual debe generar una perdida por inserción de 30-35 dBA y dimensiones aproximadas de 1,2 m de largo y diámetro 0,7 m, con conexión de 31/2" de acuerdo al equipo y bridas de 10 mm de espesor. Asimismo, este equipo debe ser anclado a cielo y debidamente arriostrado a losa. Finalmente, se debe considerar el revestimiento térmico de este elemento y todos los conductos de conexión al interior de la sala, mediante lana de vidrio con foil de aluminio tipo Isoair SDW de la línea Isover distribuido por Nicolaides, fijado mediante bridas o cintas de aluminio adhesivas que no rebanen el material. Se considera que la puerta de acceso de doble batiente de este recinto sea una puerta acústica metálica del tipo escotilla en base a chapa de acero de 1 mm de espesor en ambas caras terminación pintura, con relleno interior de plancha de yeso – cartón estándar de 10 mm de espesor y lana de vidrio que rellene cavidad formada, sellos perimetrales en sus cuatro costados (marco de puerta retornando en el zócalo inferior), mediante burlete goma con inserto de metal tipo según proveedor, fijación a marco de acero tubular mediante pomeles respectivos y quincallería. El aislamiento sonoro que debe generar esta puerta corresponde a Rw 40 dB. En el **Capítulo 1** se encuentra el análisis y detalle de las medidas de control de ruido que se indican.
Análisis letra b)		El proyecto considera medidas que permitirán cumplir con la normativa vigente (D.S. 38/2012).
c) La exposición a contaminantes debido al impacto de las emisiones y efluentes sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, en caso que no sea posible evaluar el riesgo para la salud de la población de acuerdo a las letras anteriores.	No	El proyecto no generará exposición a contaminantes debido al impacto de las emisiones y efluentes sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire. Los residuos a generar por el proyecto son los siguientes: <u>Efluentes líquidos</u> <u>Construcción</u> Los residuos líquidos domésticos corresponderán a las aguas residuales de los servicios básicos localizados en frentes de trabajo e instalación de faenas, baños químicos, cocina, duchas y baños. Se estima una producción de 100 l / día para cada obrero, lo que totalizaría un caudal medio diario de 16.000 litros, considerando una mano de obra máxima de 160 trabajadores. La duración de esta descarga será de 24 meses, es decir, la duración de la fase de construcción, con una frecuencia intermitente. <u>Operación</u>: Durante la operación del aeropuerto los efluentes líquidos domésticos serán los relacionados a las aguas servidas producidas por los servicios sanitarios del Edificio Terminal. A estos se sumarán las descargas provenientes de los baños químicos de los aviones y las nuevas instalaciones proyectadas, tales como Nuevo Casino-Auditorio DGAC, Nuevo Edificio SEI, Nueva Subestación Eléctrica, Edificio Logístico, Edificio SAR, Edificio de carga y sector de Ampliación Terminal de Pasajeros. Las aguas servidas serán producidas por los pasajeros, tanto en aviones como en el Edificio Terminal; por los acompañantes de los mismos, en el edificio terminal; y por los funcionarios directos e indirectos del aeropuerto, Nuevo Casino-Auditorio DGAC, Nuevo Edificio SEI, Nueva Subestación Eléctrica, Edificio Logístico, Edificio SAR, Edificio de carga y sector de Ampliación

<table>
<tr><td colspan="3">a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos; (Ley 19.300, art.11).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce. (DS 40/12, art. 5).</td></tr>
<tr><td>Efecto, Característica o Circunstancia</td><td>Presenta</td><td>Alcance</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Terminal de Pasajeros.

Todas estas descargas serán tratadas por la planta de tratamiento de aguas servidas existente, la que posee una capacidad de 15,3 lts/seg. Es esperable un aumento del efluente a un valor de 18,6 lts/seg al año 2031, por lo que se contempla ampliar la capacidad de la actual la PTAS, como un mejoramiento de la solución de aguas servidas, ya que, originalmente fue construida de tal forma que al momento de ser sobrepasada su capacidad pudiera ser ampliada por partes.

<u>Residuos Sólidos</u>

<u>Construcción</u>
En la siguiente Tabla, se muestra la estimación de residuos inertes de la construcción:

Estimación residuos inertes:

<table>
<tr><th>Obra</th><th>Demoliciones (m³)</th><th>Excavaciones Escarpe (m³)</th><th>Excavación de Corte (m³)</th><th>Excavación de Corte en Roca (m³)</th><th>Remoción Pavimento (m²)</th><th>Excedentes (m³)</th></tr>
<tr><td>Edificio SEI</td><td>4.000</td><td>70</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Casino-Auditorio DGAC</td><td></td><td>39</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Edificio Logistico</td><td></td><td>63</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Terminal de Pasajeros</td><td></td><td>327</td><td>1.043</td><td>1.565</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Edificio SAR</td><td>250</td><td>14</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Subestación Eléctrica DGAC y Concesionario</td><td>750</td><td>53</td><td>9</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Vialidad</td><td>16.094</td><td>5.072,25</td><td>37.090,70</td><td>31.298,40</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Pavimentación Air Side</td><td></td><td>53.744,40</td><td>0,00</td><td>35.829,60</td><td>1.334</td><td></td></tr>
<tr><td>PTAS FACH</td><td></td><td>995</td><td>145</td><td>470</td><td></td><td>655</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>21.094</td><td>60.378</td><td>38.288</td><td>69.163</td><td>1.334</td><td>655</td></tr>
</table>

<u>Operación</u>
Todos los residuos sólidos domiciliarios generados en esta Fase serán manejados tal cual como se efectúa en la actualidad, no siendo necesaria ninguna modificación al respecto. El manejo consiste en el retiro y traslado hacia una sala de basura, en donde son compactados y depositados en contenedores de 90 litros, para luego ser retirados y transportados por una empresa que cuente con todos los permisos y autorizaciones sanitarias correspondientes, hacia su disposición definitiva. Se estima una producción cercana a los 175 kg / día durante esta fase, dependiendo del grado de presencia de pasajeros y funcionarios. No obstante, El destino definitivo será definido por la Sociedad Concesionaria que se adjudique la licitación de construcción, sin embargo, se asegura que el destinatario final será uno que se encuentre autorizado en la fecha de inicio de la fase de construcción al año 2017.</td></tr>
<tr><td>Análisis letra c)</td><td></td><td>El proyecto no genera riesgo para la salud ya que los residuos líquidos y sólidos contarán con tratamiento adecuado tanto para su gestión temporal como definitiva.</td></tr>
<tr><td>d) La exposición a contaminantes debido al impacto generado por el manejo de</td><td>No</td><td><u>Construcción</u>
En esta fase se generarán restos de pinturas, huaipe y otros elementos utilizados en construcción. Se estima de acuerdo a la cantidad de residuos generados por otros proyectos similares una generación entre 100 a 150 kg mensuales. Estos residuos permanecerán temporalmente en una bodega de acopio temporal, adyacente a la sala de basura actual, construida sobre un</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">a) Riesgo para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos; (Ley 19.300, art.11).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Riesgos para la salud de la población, debido a la cantidad y calidad de los efluentes, emisiones o residuos que genera o produce. (DS 40/12, art. 5).</td></tr>
<tr><td>Efecto, Característica o Circunstancia</td><td>Presenta</td><td>Alcance</td></tr>
<tr><td>residuos sobre los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.</td><td></td><td>radier de hormigón, techadas y con pretiles o pozos receptores, para contener eventuales derrames, de acuerdo a lo establecido en el Art. 33 del D.S. N° 148/03 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos. A su vez, los residuos a almacenar serán dispuestos en tambores debidamente rotulados y cerrados, los que serán mantenidos sobre pallets de madera, poliuretano o radieres, pero aislados del suelo. Cabe agregar que durante esta fase se prohibirá la mantención de maquinaria al interior del Aeropuerto.

Cabe señalar que la mantención de maquinaría y de vehículos no se realizará al interior del aeropuerto, sino que se realizará en estaciones de servicio autorizadas para tales fines.

Los residuos peligrosos serán trasladados para su disposición definitiva de preferencia a un lugar en la Región de Tarapacá, por ej. A instalaciones de propiedad de la empresa PROCLEAN, o bien la de HIDRONOR, situada en la Región de Antofagasta.

<u>Operación</u>
Durante la fase de operación, se generarán residuos peligrosos los que corresponderán a Tubos Fluorescentes, trapos contaminados, grasas y aceites, producto de las actividades de mantenimiento y limpieza de las instalaciones del proyecto. Se generará una cantidad aproximada de 0,3 ton/año de residuos peligrosos, razón por la cual no será necesaria la elaboración de un Plan de Manejo de Residuos Peligrosos. En la Tabla siguiente, se puede apreciar el detalle de los residuos a generar y su cantidad estimada.

Estimación RESPEL fase operación
<table><tr><td>Tipo residuo</td><td>Generación (Kg/mes)</td></tr><tr><td>Tubos Fluorescentes</td><td>10</td></tr><tr><td>Trapos contaminados</td><td>3</td></tr><tr><td>Grasas</td><td>2</td></tr><tr><td>Aceites</td><td>15</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>30</td></tr></table>
Para el caso de RESPEL, tanto para la fase de construcción como para la de operación, los contenedores se mantendrán siempre cerrados y bien rotulados, y se almacenarán en la bodega de RESPEL por un período no superior a seis meses, la cual cumplirá con los criterios de diseño y las exigencias contenidas en los artículos correspondientes al título IV "Del Almacenamiento" del D.S. N° 148/2004. El retiro y disposición final de estos residuos será realizada por empresas autorizadas. Estos retiros serán informados con 48 horas de anticipación a la SEREMI de Salud de la región por medio físico o en formato digital en el Sistema de Declaración Electrónico de Residuos Peligrosos (SIDREP).</td></tr>
<tr><td>Análisis letra d)</td><td></td><td>El Proyecto no genera ni presenta riesgo para la salud de la población, en tanto frecuencia, duración y manejo de los residuos, no constituyen para el presente caso, factores determinantes en la generación de efectos ambientales adversos significativos, además los residuos serán manejados convenientemente, garantizando su recolección, almacenamiento transitorio, transporte y disposición en sitios debidamente autorizados.</td></tr>
<tr><td colspan="2">CONCLUSIÓN ARTÍCULO 5</td><td>El Proyecto "Modificación de Proyecto Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto Chacalluta de Arica" no presenta o genera riesgos para la salud de la población, conforme a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos, que generará.</td></tr>
</table>

Artículo 6° Efecto adverso significativo sobre recursos naturales renovables (D.S. N°40/12 RSEIA).

Art.6 El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su Proyecto o actividad genera o presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.		
Efecto adverso significativo sobre recursos naturales renovables. (DS 40/12, art. 6).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
a) La pérdida de suelo o de su capacidad para sustentar biodiversidad por degradación, erosión, impermeabilización, compactación o presencia de contaminantes.	No	El proyecto no genera pérdida de suelo o de su capacidad para sustentar biodiversidad por degradación, erosión, impermeabilización, compactación o presencia de contaminantes porque las obras asociadas se realizan íntegramente en terrenos del actual Aeropuerto.
Análisis letra a)		El Proyecto no genera o presenta efectos adversos significativos sobre el suelo o de su capacidad para sustentar biodiversidad.
b) La superficie con plantas, algas, hongos, animales silvestres y biota intervenida, explotada, alterada o manejada y el impacto generado en dicha superficie. Para la evaluación del impacto se deberá considerar la diversidad biológica, así como la presencia y abundancia de especies silvestres en estado de conservación o la existencia de un plan de recuperación, conservación y gestión de dichas especies, de conformidad a lo señalado en el artículo 37 de la Ley.	No	En el área de Influencia del Proyecto no existe vegetación nativa que pueda ser intervenida y/o explotada por el proyecto durante la fase de construcción o de explotación. En el área de influencia del proyecto no existen especies silvestres que puedan ser intervenidas y/o explotadas por el proyecto durante la fase de construcción o de explotación. Atendiendo los antecedentes antes señalados, se concluye que el proyecto no genera efectos adversos significativos sobre la cantidad y/o calidad de los recursos naturales renovables, en relación a la cantidad de fauna silvestre o flora intervenida dando cumplimiento a la normativa vigente en todo momento.
Análisis letra b)		El proyecto no genera efectos adversos significativos sobre la cantidad y/o calidad de los recursos naturales renovables, en particular las especies de flora y fauna en alguna categoría de conservación, dando cumplimiento a la normativa vigente en todo momento.
c) La magnitud y duración del impacto del proyecto o actividad sobre el suelo, agua o aire en relación con la condición de línea de base.	No	El Proyecto, tanto en su fase de construcción como de operación, no generará impacto sobre el suelo, agua o aire, en relación con la condición de línea de base. En efecto, las obras identificadas en el Capítulo 1 Descripción de Proyecto se realizarán en terrenos del actual Aeropuerto, sin requerir nuevas expropiaciones. Por su parte, en cuanto al agua o aire, se indica en el análisis del artículo 5° que las emisiones atmosféricas no serán de consideración y las aguas servidas que se generen tanto en la construcción como en la operación, contarán con tratamiento en las respectivas Plantas de Tratamiento del Aeropuerto.
Análisis letra c)		El Proyecto no genera o presenta efectos adversos significativos sobre el suelo, agua o aire en relación con la condición de línea de base.

Art.6 El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su Proyecto o actividad genera o presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.		
Efecto adverso significativo sobre recursos naturales renovables. (DS 40/12, art. 6).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
d) La superación de los valores de las concentraciones establecidos en las normas secundarias de calidad ambiental vigentes o el aumento o disminución significativos, según corresponda, de la concentración por sobre los límites establecidos en éstas. A falta de tales normas, se utilizarán como referencia las normas vigentes en los Estados que se señalan en el artículo 11 del Reglamento. En caso que no sea posible evaluar el efecto adverso de acuerdo a lo anterior, se considerará la magnitud y duración del efecto generado sobre la biota por el proyecto o actividad y su relación con la condición de línea de base.	No	Por favor remitirse al numeral 2.5.1 emisiones durante la fase de construcción
Análisis letra d)		El Proyecto no genera o presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, conforme a las emisiones que generará.
e) La diferencia entre los niveles estimados de ruido con proyecto o actividad y el nivel de ruido de fondo representativo y característico del entorno donde se concentre fauna nativa asociada a hábitats de relevancia para su nidificación, reproducción o alimentación.	No	El proyecto no se encuentra cerca de un entorno donde se concentre fauna nativa asociada a hábitats de relevancia para su nidificación, reproducción o alimentación.
Análisis letra e)		El Proyecto corresponde a la modificación de un Aeropuerto existente en operación, por lo tanto las emisiones de ruido existentes serán las mismas que con el proyecto modificado, es decir no existirá una modificación de la línea de base de ruido. Por lo anterior, no genera o presenta efectos adversos significativos sobre la fauna nativa, ya que el proyecto no se encuentra cerca de un entorno donde se concentre fauna nativa asociada a hábitats de relevancia para su nidificación, reproducción o alimentación.
f) El impacto generado por la utilización y/o manejo de productos químicos, residuos, así como cualesquiera otras sustancias que puedan afectar los recursos naturales renovables.	No	Las emisiones generadas producto de la combustión de hidrocarburos y movimiento de tierra, en la fase de construcción, y producto del aumento del flujo vehicular en fase de operación, por ser de carácter puntual y local no deteriorará la calidad ambiental de los recursos naturales, además se encontrarán dentro del marco normativo legal vigente.
Análisis letra f)		El proyecto no presenta o genera riesgos para la salud de la población, conforme a la cantidad y calidad de efluentes, emisiones o residuos, que generará.

Art.6 El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su Proyecto o actividad genera o presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire.		
Efecto adverso significativo sobre recursos naturales renovables. (DS 40/12, art. 6).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
g) El impacto generado por el volumen o caudal de recursos hídricos a intervenir o explotar, así como el generado por el transvase de una cuenca o subcuenca hidrográfica a otra, incluyendo el generado por ascenso o descenso de los niveles de aguas subterráneas y superficiales. La evaluación de dicho impacto deberá considerar siempre la magnitud de la alteración en: g.1. Cuerpos de aguas subterráneas que contienen aguas fósiles. g.2. Cuerpos o cursos de aguas en que se generen fluctuaciones de niveles. g.3. Vegas y/o bofedales que pudieren ser afectadas por el ascenso o descenso de los niveles de aguas. g.4. Áreas o zonas de humedales, estuarios y turberas que pudieren ser afectadas por el ascenso o descenso de los niveles de aguas subterráneas o superficiales. g.5. La superficie o volumen de un glaciar susceptible de modificarse.	No	El Proyecto no contempla la intervención o explotación de los recursos hídricos indicados.
Análisis letra g)		El Proyecto no genera ni presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales (incluyendo aire, agua y suelo), debido a las formas de energía que generan sus actividades.
h) Los impactos que pueda generar la introducción de especies exóticas al territorio nacional o en áreas, zonas o ecosistemas determinados.	No	El Proyecto, tanto en la fase de construcción como de operación, no contempla la introducción al territorio nacional de ninguna especie exótica.
Análisis letra h)		El Proyecto no genera ni presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales, debido a que no contempla la introducción al territorio nacional de ninguna especie exótica.
CONCLUSIÓN ARTÍCULO 6	**El Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" no genera o presenta efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua, aire.**	

Artículo 7° Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. (D.S. N°40/12 RSEIA).

Art. 7 El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su Proyecto o actividad genera reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.		
Efecto adverso significativo sobre recursos naturales renovables. (DS 40/12, art. 7).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
a) La intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural.	No	El proyecto no presenta ninguna intervención, uso o restricción a acceso a recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural, porque se trata de un proyecto urbano.

b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.	No	El proyecto corresponde a la modificación del actual Aeropuerto Chacalluta de Arica y se desarrollará íntegramente en los terrenos del Aeropuerto, de manera que no se generará obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de los peatones que se encuentran en la periferia.
c) La alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.	No	El proyecto no generará la alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica porque se trata de la modificación del actual Aeropuerto Chacalluta de Arica y se desarrollará íntegramente en los terrenos del Aeropuerto.
d) La dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.	No	El Proyecto no generará dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo, porque se trata de la modificación del actual Aeropuerto Chacalluta de Arica y se desarrollará íntegramente en los terrenos del Aeropuerto.
CONCLUSIÓN ARTÍCULO 7	**El Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" no genera reasentamiento de comunidades humanas ni alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.**	

Artículo 8.- Localización y valor ambiental del territorio (D.S. N°40/12 RSEIA).

Artículo 8.- Localización y valor ambiental del territorio.		
Localización y valor ambiental del territorio. (DS 40/12, art. 8).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
El titular deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental si su proyecto o actividad se localiza en o próxima a poblaciones, recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, susceptibles de ser afectados, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar. A objeto de evaluar si el proyecto o actividad es susceptible de afectar poblaciones protegidas, se considerará la extensión, magnitud o duración de la intervención en áreas donde ellas habitan. A objeto de evaluar si el proyecto o actividad es susceptible de afectar recursos y áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos, glaciares o territorios con valor ambiental, se considerará la extensión, magnitud o duración de la intervención de sus partes, obras o acciones, así como de los impactos generados por el proyecto o actividad, teniendo en especial consideración los objetos de protección que se pretenden resguardar.	No	El proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" corresponde a la implementación de obras dentro de los terrenos del actual Aeropuerto y en sus proximidades no se encuentra ninguna población, recursos o áreas protegidas, sitios prioritarios para la conservación, humedales protegidos y glaciares, susceptibles de ser afectados, así como el valor ambiental del territorio en que se pretende emplazar.
CONCLUSIÓN ARTÍCULO 8	**El Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" incluidas sus obras o acciones asociadas no afecta ningún lugar con valor ambiental.**	

Artículo 9.- Valor paisajístico o turístico (D.S. N°40/12 RSEIA).

Artículo 9.- Valor paisajístico o turístico.		
Valor paisajístico o turístico. (DS 40/12, art. 9).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
a) La duración o la magnitud en que se obstruye la visibilidad a una zona con valor paisajístico.	No	De acuerdo a la información verificada en terreno, el área en la cual se inserta el proyecto corresponde a un sector que ya ha sido intervenido entrópicamente, y que además no se afectarán elementos de interés paisajístico. En el área donde se emplazará el Proyecto no existe ninguna zona con valor turístico o paisajístico. El proyecto no genera alteración significativa, en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona, en lugares con presencia de pueblos indígenas.
b) La duración o la magnitud en que se alteren atributos de una zona con valor paisajístico.	No	De acuerdo a la información verificada en terreno, el área en la cual se inserta el proyecto corresponde a un sector que ya ha sido intervenido entrópicamente, y que además no se afectarán elementos de interés paisajístico. En el área donde se emplazará el Proyecto no existe ninguna zona con valor turístico o paisajístico. El proyecto no genera alteración significativa, en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona, en lugares con presencia de pueblos indígenas.
CONCLUSIÓN ARTÍCULO 9	**El Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" no genera alteración significativa, en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona.**	

Artículo 10.- Alteración del patrimonio cultural (D.S. N°40/12 RSEIA).

Artículo 10.- Alteración del patrimonio cultural		
Alteración del patrimonio cultural (DS 40/12, art. 10).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
a) La magnitud en que se remueva, destruya, excave, traslade, deteriore, intervenga o se modifique en forma permanente algún Monumento Nacional de aquellos definidos por la Ley N° 17.288.	No	Tanto la revisión de antecedentes como la visita al terreno del Proyecto de ampliación del aeropuerto de Arica, permiten descartar la presencia de restos visibles de tipo arqueológico. Del mismo modo, resulta de baja probabilidad el hallazgo de restos de este tipo en el subsuelo del terreno, dada la alta homogeneidad del depósito. Pensamos que las evidencias de ocupación humana prehispánica debieran ubicarse en algunos sectores donde se han reportado hallazgos, fuera del AID del presente Proyecto. Por todo lo indicado en este punto, esta variable no es significativa ni sensible desde un punto de vista ambiental y esta no se verá afectada a causa del proyecto.
Análisis letra a)		El Proyecto no genera ni presenta alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural, ya que el proyecto no corresponde a la categoría de Monumento Nacional.
b) La magnitud en que se modifiquen o deterioren en forma permanente construcciones, lugares o sitios que por sus características constructivas, por su antigüedad, por su valor científico, por su contexto histórico o por su singularidad, pertenecen al patrimonio cultural, incluido el	No	Tanto la revisión de antecedentes como la visita al terreno del Proyecto de ampliación del aeropuerto de Arica, permiten descartar la presencia de restos visibles de tipo arqueológico. Del mismo modo, resulta de baja probabilidad el hallazgo de restos de este tipo en el subsuelo del terreno, dada la alta homogeneidad del depósito. Pensamos que las evidencias de ocupación humana prehispánica debieran ubicarse en algunos sectores donde se han reportado hallazgos, fuera del AID del presente Proyecto. Por todo lo indicado en este punto, esta variable no es

Artículo 10.- Alteración del patrimonio cultural		
Alteración del patrimonio cultural (DS 40/12, art. 10).		
Efecto, Característica o Circunstancia	**Presenta**	**Alcance**
patrimonio cultural indígena.		significativa ni sensible desde un punto de vista ambiental y esta no se verá afectada a causa del proyecto.
Análisis letra b)		El Proyecto no genera ni presenta alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.
c) La afectación a lugares o sitios en que se lleven a cabo manifestaciones habituales propias de la cultura o folclore de alguna comunidad o grupo humano, derivada de la proximidad y naturaleza de las partes, obras y/o acciones del proyecto o actividad, considerando especialmente las referidas a los pueblos indígenas.	No	El estudio de Medio Humano, considera las características poblacionales cercanas al área de emplazamiento del Proyecto Aeropuerto de Chacalluta en Arica, incorporando los sistemas de vida y las costumbres de los distintos grupos humanos allí presentes. Esta caracterización se realizó en base de cinco dimensiones de análisis: Dimensión geográfica, Dimensión demográfica, Dimensión antropológica, Dimensión socioeconómica, y Dimensión de bienestar social. La mayor parte de la información demográfica obedece al Censo del 2002, en tanto la información específica del Censo del 2012 aún no se encuentra disponible para consulta pública. Por todo lo indicado en este punto, esta variable no es significativa ni sensible desde un punto de vista ambiental y esta no se verá afectada a causa del proyecto.
Análisis letra c)		El proyecto no afecta a lugares o sitios en que se lleven a cabo manifestaciones habituales propias de la cultura o folclore de alguna comunidad o grupo humano derivada de la proximidad y naturaleza de las partes, obras y/o acciones del proyecto o actividad, considerando especialmente las referidas a los pueblos indígenas.
CONCLUSIÓN ARTÍCULO 10	**El Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica" no genera ni presenta alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.**	

De acuerdo al análisis pormenorizado realizado a cada uno de los criterios establecidos por la Ley N° 19.300 (incluyendo las modificaciones hechas por la Ley 20.417/2010) y el Reglamento del SEIA para definir la presentación de una DIA, se concluye que el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", no genera ni presenta ninguno de los efectos, características o circunstancias señalados en el artículo 11 de la Ley N° 19.300, y sus modificaciones, ni en los Artículos 5 al 11 del Reglamento del SEIA, que amerite la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental. Por lo tanto, resulta plenamente procedente el ingreso al SEIA, bajo la forma de una declaración jurada, en la cual se expresa que el Proyecto cumple con la legislación ambiental vigente.

6°. Que resultan aplicables al proyecto los siguientes Permisos Ambientales Sectoriales (PAS) sectoriales mixtos, asociados a las correspondientes partes, obras o acciones que se señalan a continuación:

6.1.- Permiso para la construcción, reparación, modificación y ampliación de cualquier planta de tratamiento de basuras y desperdicios de cualquier clase o para la instalación de todo lugar destinado a la acumulación, selección, industrialización, comercio o disposición final de basuras y desperdicios de cualquier clase.

Tabla 6.1; Permiso Ambiental Sectorial del artículo **N°140** del Reglamento del SEIA.-	
Fase del proyecto a la cual corresponde	Construcción.
Parte, obra o acción a la que aplica.	ÁREA DE DISPOSICÓN TEMPORAL DE RESIDUOS Esta instalación es de 100 m2 tiene la finalidad de acopiar temporalmente los residuos provenientes de la etapa de construcción del Proyecto. Consta con dos áreas destinadas para el acopio de residuos no peligrosos y peligrosos. Los residuos

	sólidos del proyecto no recibirán ningún tratamiento especial que sea motivo de una planta de tratamiento, ya que sólo serán acumulados temporalmente y dispuestos finalmente por medio de su traslado a un lugar autorizado por la Autoridad Sanitaria. Los contenidos del permiso, actualizado, se incorporan en Adenda.
Condiciones o exigencias específicas para su otorgamiento	El titular deberá tramitar las componentes no ambientales y obtener la autorización sectorial de este permiso, previo al inicio de la etapa de construcción.
Pronunciamiento del órgano competente	A través del Oficio Ordinario N°02 de la SEREMI de Salud, de fecha 22 de marzo de 2018, informa la conformidad con los contenidos ambientales del permiso del artículo N°140 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

6.2.- Permiso para todo sitio destinado al almacenamiento de residuos peligrosos.

Tabla 6.2; Permiso para todo sitio destinado al almacenamiento de residuos peligrosos, según se establece en el artículo **N°142** del Reglamento del SEIA.-	
Fase del proyecto a la cual corresponde	Construcción y Operación.
Parte, obra o acción a la que aplica	Bodega de Almacenamiento de Residuos Peligrosos. Se dispondrá de un Patio de Residuos, cuya instalación de 100 m2, tiene por finalidad acopiar temporalmente los residuos provenientes de la etapa de construcción del Proyecto, entre los que se incluyen los residuos peligrosos de la fase de construcción. La mantención de maquinaría y de vehículos mayores y rutinarias no se realizará al interior del Aeropuerto, sino que se realizará en estaciones de servicio autorizadas para tales fines. Si se realiza alguna mantención menor en faena se estima que se generarán alrededor de 200 litros mensuales de aceites, grasas y combustibles en desuso. Si se generan eventualmente estas pequeñas cantidades de residuos peligrosos, la gestión respecto almacenamiento, transporte y disposición final de los mismos, cumplirán con los requisitos establecidos en la normativa vigente. Los residuos peligrosos serán trasladados para su disposición definitiva de preferencia a un lugar en la Región de Arica y Parinacota.
Condiciones o exigencias específicas para su otorgamiento	El titular deberá tramitar las componentes no ambientales y obtener la autorización sectorial de este permiso, previo al inicio de la etapa de construcción.
Pronunciamiento del órgano competente	A través del Oficio Ordinario N°13/2017 de la SEREMI de Salud, de fecha 09 de noviembre de 2017, informa la conformidad con los contenidos ambientales del permiso del artículo N°142 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

6.3.- Permiso para subdividir y urbanizar terrenos rurales o para construcciones fuera de los límites urbanos.

Tabla 6.3; Permiso para subdividir y urbanizar terrenos rurales o para construcciones fuera de los límites urbanos, según se establece en el artículo **N°160** del Reglamento del SEIA.-	
Fase del proyecto a la cual corresponde	Construcción.
Parte, obra o acción a la que aplica	Edificio ARO; Torre de Control; Edificio Administración DGAC; Casino DGAC; Edificio Subestación; Eléctrica DGAC; Edificio Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI); Edificio logístico DGAC; Edificio este norte; Caseta control de acceso. Los antecedentes evaluados para el otorgamiento de este permiso se encuentran en el Adenda Complementaria.
Condiciones o exigencias específicas para su otorgamiento	El titular deberá tramitar las componentes no ambientales y obtener la autorización sectorial de este permiso, previo al inicio de la etapa de construcción.
Pronunciamiento del	A través del Oficio Ordinario N°806/2018 del Servicio Agrícola y

órgano competente	Ganadero, de fecha 06 de agosto de 2018, informa la conformidad con los contenidos ambientales del permiso del artículo N°160 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente.

7°. Que, de acuerdo a los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, la forma de cumplimiento de la normativa de carácter ambiental aplicable al Proyecto es la siguiente:

7.1 Normativa Ambiental de carácter general

MATERIA REGULADA	**Medio Ambiente**
FASE	**Todas las Fases**
NORMA	**DS N° 100**
NOMBRE	Constitución Política de La República de Chile
FECHA DE PUBLICACIÓN	22 de Septiembre de 2005, modificada por Ley 20.245 del 10 de enero de 2008
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Nacional
AUTORIDAD DE LA QUE EMANA	Congreso Nacional
MATERIA	Como cuerpo normativo que encabeza el ordenamiento jurídico nacional, la Constitución Política establece las bases de la regulación ambiental al reconocer como un derecho fundamental, en su artículo 19 N° 8, el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación, al encomendar al Estado el deber de velar para que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza, y autorizando a la Ley para establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para proteger al medio ambiente. Además, y como garantía de su ejercicio efectivo, consagra el recurso de protección frente a actos u omisiones ilegales que importen privación, perturbación o amenaza a su legítimo ejercicio. El ejercicio de este derecho de rango constitucional, está regulado por las disposiciones de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, sin perjuicio de lo que otras normas legales establezcan sobre la materia. En la misma línea de favorecer la protección del medio ambiente, en el inciso segundo del N° 24 del mismo artículo reconoce como límite al ejercicio del derecho de propiedad, a ser impuesto por la ley, la función social de la propiedad, uno de cuyos elementos comprensivos es la protección del patrimonio ambiental. Sin perjuicio de lo anterior y del mismo modo como la Constitución Política reconoce el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, asegura a los titulares de los proyectos de inversión y demás actividades que pueden relacionarse con el medio ambiente, en el N° 21 del Artículo 19, el derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público y a la seguridad nacional, siempre que se respeten las normas legales que

	regulen dicha actividad, en el N° 22 del mismo artículo, el derecho a no ser discriminado por el Estado en materia económica, y por el N° 24, antes aludido, el derecho de propiedad, en sus diversas especies, sobre toda clase de bienes corporales e incorporales. En relación con cada uno de estos derechos, también consagra el recurso de protección frente a actos u omisiones arbitrarias o ilegales que importen privación, perturbación o amenaza en el legítimo ejercicio de los mismos. Finalmente, en virtud del principio de legalidad propio de todo estado de derecho, la Constitución Política exige a las autoridades que su actuar se encuentre sometido a sus disposiciones, así como a toda otra norma dictada conforme a ella, que dicho actuar corresponda al campo de su competencia y que se exprese en la forma prescrita por la ley.
RELACIÓN CON EL PROYECTO	Según se señaló el ejercicio de la garantía constitucional del Artículo 19 numeral 8 de la CPE, está regulado por las disposiciones de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente. En particular, el SEIA es reglado en las normas de la Ley 19.300 y el proyecto en tanto se encuentra listado en su artículo 10 letra e), se relaciona con la norma constitucional.
CUMPLIMIENTO	Se da pleno cumplimiento al artículo 19 N° 8, de la Constitución Política de la República, con el ingreso del presente Proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y con el compromiso por parte del titular de respetar el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, lo que se manifiesta en el apego de su actividad a las normas contenidas en el presente Capítulo 3, denominado Plan de Cumplimiento de la Legislación Ambiental aplicable al proyecto y a la resolución de calificación ambiental que en definitiva ponga término al procedimiento administrativo de evaluación ambiental que al efecto se iniciará.
FISCALIZACIÓN	En lo que importa al proyecto, es la Superintendencia del Medio Ambiente a quien corresponde fiscalizar la resolución de calificación ambiental

MATERIA REGULADA	**Medio Ambiente**
FASE	**Todas las Fases**
NORMA	**Ley N° 19.300 (modificada por la Ley 20.417/10)**
NOMBRE	Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente
FECHA DE PUBLICACIÓN	09 de marzo de 1994
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Nacional
AUTORIDAD DE LA QUE EMANA	MINSEGPRES

MATERIA	Constituye el marco legal básico de toda la normativa ambiental del país, procurando regular y desarrollar las instituciones e instrumentos necesarios para la protección del medio ambiente en armonía y consonancia con el precepto constitucional del artículo 19 N° 8 de la Constitución Política del Estado. Cabe señalar que conforme su artículo 1, el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental se regularán por las disposiciones de esta ley, sin perjuicio de lo que otras normas legales establezcan sobre la materia. Por ende, esta ley deja plenamente vigentes las disposiciones que regulan las materias antedichas, que se encuentren contenidas en otros cuerpos legales. Las disposiciones de su título II introduce los llamados instrumentos de gestión ambiental a través de los cuales debe procurarse la protección del ambiente. Son ellos: -La educación y la investigación; -La evaluación ambiental estratégica; -El sistema de evaluación de impacto ambiental; -Las normas de calidad ambiental y de la preservación de la naturaleza y conservación del patrimonio ambiental; -Las normas de emisión, y -Los planes de manejo, prevención o descontaminación. El párrafo 2° del Título II regula el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), entendiendo por evaluación de impacto ambiental, conforme lo establece el artículo 2° letra j) de la ley, el "procedimiento, a cargo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente o de la Comisión Regional respectiva, en su caso, que, en base a un Estudio o Declaración de Impacto Ambiental, determina si el impacto ambiental de una actividad o proyecto se ajusta a las normas vigentes". El artículo 10 describe los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al SEIA. Se deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) cuando el proyecto o actividad genere o presente a lo menos uno de los efectos, características o circunstancias descritas en el artículo 11, en caso contrario, se deberá presentar una Declaración de Impacto Ambiental, bajo la forma de una declaración jurada.
RELACIÓN CON EL PROYECTO	De acuerdo al artículo 8 de la Ley 19.300, los proyectos o actividades señalados en su artículo 10, sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental. En lo que respecta al presente Proyecto, corresponde a la modificación de un Aeropuerto existente. El proyecto que se presenta a evaluación es una modificación de un proyecto existente que se encuentra tipificado en la letra e) del artículo 10° de la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley N° 20.417, y en el artículo 3° del D.S. N°40/12

	del Ministerio de Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Las obras nuevas forman parte del tipo de uso de suelo Infraestructura, según la OGUC. Asimismo, el Proyecto no genera ni tampoco presenta, algunos de los efectos, características o circunstancias señaladas en el artículo 11 (letras a) a la f)), razón por la que se somete al SEIA mediante una DIA. En este sentido, el artículo 12 bis, establece las materias que deberán considerar las Declaraciones de Impacto Ambiental.
CUMPLIMIENTO	El Titular del presente proyecto da cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ley 19.300, mediante el ingreso del proyecto al SEIA. Por otro lado, en el Capítulo 10, se acredita la compatibilidad territorial del presente proyecto, con la normativa de ordenamiento territorial vigente. Asimismo, en el Capítulo 8 de la presente DIA, se describe la forma en que el presente proyecto o actividad se relaciona con las políticas, planes y programas de desarrollo regional. Finalmente, cabe señalar que el presente proyecto se ingresa al SEIA en su integridad (con todas sus obras físicas, partes y acciones), vale decir, no se presenta fraccionado con el objeto de variar el instrumento de evaluación ambiental o bien, eludir el ingreso al SEIA.
INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	El indicador de cumplimiento corresponde a la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) y proceder de acuerdo a los términos estipulados en ella.
FISCALIZACIÓN	La fiscalización le corresponderá a la Superintendencia del Medio Ambiente.

MATERIA REGULADA	**Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental**
FASE	**Todas las fases**
NORMA	**D.S. N° 40, de 2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Modificado mediante DS 63 /2014.**
NOMBRE	Aprueba Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental
FECHA DE PUBLICACIÓN	12 de agosto de 2013
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Nacional
AUTORIDAD DE LA QUE EMANA	Ministerio de Medio Ambiente

MATERIA	Este Reglamento hace operativo al SEIA establecido en la Ley 19.300. Ello implica que todos los proyectos contemplados en el artículo 10 de la Ley, previo a su ejecución o modificación, deberán ser evaluados ambientalmente mediante una Declaración o un Estudio de Impacto Ambiental, según corresponda. Específica cuáles son los proyectos o actividades contemplados en el artículo 10 de la Ley, que tienen la obligación de someterse al SEIA antes de su ejecución. Aclara y desagrega los criterios del artículo 11 de la Ley para determinar la procedencia de los Estudios de Impacto Ambiental. Fija el procedimiento administrativo al que deberán ceñirse tanto las Declaraciones de Impacto Ambiental como los Estudios de Impacto Ambiental. Establece la lista de permisos considerados como ambientales sectoriales, los que de ser aplicables a algún proyecto, deberán ser incluidos en el documento correspondiente, ya sea un EIA o una DIA.
RELACIÓN CON EL PROYECTO	El ingreso del proyecto no es voluntario, ya que es una modificación de proyecto que ya cuenta con una RCA. Cabe señalar que de acuerdo a su artículo 3, letra e, deberá someterse al SEIA por se trata de una modificación de proyecto. Respecto a la Tipología de ingreso, se debe considerar la tipología de ingreso letra e.1 aeropuerto. En consecuencia, resulta procedente su ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental contemplado en la Ley 19.300 y en el presente Reglamento del SEIA. En conclusión, la modificación del proyecto original iniciado antes de la entrada en vigencia del sistema de evaluación de impacto ambiental (abril del año 1997), pero que cuenta con la RCA N°00146/2002 emitida por la COREMA Región de Arica y Parinacota, debe ingresar obligatoriamente al SEIA. Las obras nuevas forman parte del tipo de uso de suelo Infraestructura, según la OGUC. El proyecto no genera ni tampoco presenta, alguno de los efectos, características, o circunstancias señaladas en los artículos 5, 6, 8, 9, 10 y 11, del presente Reglamento, razón por la que se somete al SEIA mediante una DIA y no un EIA (Ver Capitulo 2 de la DIA).
CUMPLIMIENTO	El Titular de este proyecto da cumplimiento a las obligaciones establecidas en este reglamento mediante el ingreso del proyecto al SEIA a través de una DIA.
INDICADOR DE CUMPLIMIENTO	El indicador de cumplimiento corresponde a la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) y proceder de acuerdo a los términos estipulados en ella.
FISCALIZACIÓN	En conformidad a la Ley N°20.417, la fiscalización puede ser definida como, conjunto de procedimientos administrativos y técnicos por el cual la Superintendencia verifica el constante cumplimiento de los instrumentos establecidos en el artículo 2°, los programas de cumplimiento, los planes de reparación y las medidas provisionales, de los artículos 42, 43 y 48, respectivamente, y las medidas urgentes y transitorias dispuestas en virtud de las letras g) y h) del artículo 3°,

	todos de la ley.

7.2 Normativa Ambiental de carácter específico

Aire

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Emisiones de Material Particulado	Fase Construcción: Durante la fase de construcción las emisiones atmosféricas corresponderán principalmente a material particulado producido durante las actividades de excavación y movimientos de tierra para la construcción de las obras (Ver Descripción de proyecto en el Capítulo 1). Asimismo, se generarán emisiones derivadas del tránsito de camiones y maquinarias en el sitio de construcción de las obras y por el transporte de insumos y residuos.	***Decreto Supremo Nº 144*** Establece normas para evitar emanaciones o contaminantes atmosféricos de cualquier naturaleza. 2 de mayo de 1961. Presidente de la República, Ministerio de Salud.	El presente decreto contiene un mandato general al señalar en su artículo 1 que "los gases, vapores, humos, polvo, emanaciones o contaminantes de cualquier naturaleza, producidos en cualquier establecimiento fabril o lugar de trabajo, deberán captarse o eliminarse en forma tal que no causen peligros, daños o molestias al vecindario". Además, prohíbe dentro del radio urbano de las ciudades, la incineración libre, sea en la vía pública o en los recintos privados, de basura, hojas secas u otros desperdicios, y la circulación de vehículos que despidan humo visible a través del tubo de escape.	Fase Construcción: Durante la fase de construcción, el Proyecto contempla un conjunto de acciones para controlar las emisiones atmosféricas, a saber: - Proceder a aplicar polímeros estabilizadores, bischufita u otro compuesto con similares propiedades, en los sectores considerados como potencialmente generadores de material particulado fugitivo: caminos no pavimentados y área no pavimentada de tránsito de maquinaria y camiones de la instalación de faenas. Se trata de una manera efectiva de supresión de polvo fugitivo, sin embargo, es una acción de efecto temporal, la cual debe ser repetida en intervalos regulares durante esta fase. - Recubrir la carga de materiales no cohesionados (ya sean	El indicador de cumplimiento corresponderá a mantener un registro de la implementación de las medidas señaladas en la forma de cumplimiento.	SEREMI de Salud Región de Arica y Parinacota Arica y Parinacota.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
				humectados o con algún compuesto aglomerante) generadores de material particulado(tales como arena y ripio, entre otros), transportados por camiones, tanto dentro del recinto del aeropuerto como para el tránsito por caminos públicos, mediante el uso de lonas, mallas o similares. - Uso de maquinaria y equipos en buen estado técnico y menor poder contaminante.		
Emisiones de Material Particulado	Fase Construcción: Se contempla que durante la fase de construcción exista transporte de tierra, arena, escombros, cemento y otros materiales capaces de generar polvo. Fase de Operación: En la fase de operación no existirá transporte de materiales.	*Decreto Supremo N° 75* Establece Condiciones para el Transporte de Cargas que indica 7 de julio de 1987. Presidente de la República, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	El artículo 2 de este cuerpo normativo menciona que los vehículos que transporten desperdicios, arenas, ripio, tierra u otros materiales, ya sean sólidos o líquidos, que puedan escurrirse y caer al suelo estarán construidos de forma que ello no ocurra por causa alguna. En las zonas urbanas, el transporte de materiales que produzcan polvo, tales como escombros, cemento, yeso, etc., deberá efectuarse siempre cubriendo total y eficazmente los materiales con lona o plásticos de dimensiones adecuadas, u otro sistema, que impida su dispersión al aire.	Fase Construcción: Durante la fase de construcción, el transporte de los materiales se realizará mediante camiones, que cumplirán con las disposiciones de este Decreto, en lo que respecta a la forma de transporte del material y su cubrimiento con lonas o plásticos o con cualquier otro sistema que impida la dispersión de polvo a la atmósfera (no malla Rachel).	El indicador de cumplimiento corresponderá a la inspección visual *in situ* de camiones con carga	Corresponde a Carabineros de Chile y a los Inspectores Municipales.
Calidad del aire	Fase Construcción: En la fase de	Decreto Supremo N° 54 Establece Normas	El Artículo 4 establece que los vehículos motorizados	Todos los vehículos relacionados con el proyecto	Mantener revisión técnica al día y visible para su	Corresponde a Carabineros de Chile y a los Inspectores

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
	construcción del proyecto se considera un flujo de vehículos al interior del área del proyecto, sean propios o de terceros.	sobre emisiones aplicables a vehículos motorizados medianos. 03 de Mayo de 1994 Presidente de la República, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones .	medianos señalados en el Artículo 2, para circular deben deberán reunir las características técnicas que los habiliten para cumplir, en condiciones normalizadas, con los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HC), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas, que se señalan en este decreto.	tendrán su revisión técnica al día y se les realizarán mantenimientos regulares.	fiscalización	Municipales.
Calidad del aire	Fase Construcción: En la fase de construcción del proyecto se considera un flujo de vehículos al interior del área del proyecto, sean propios o de terceros.	Decreto Supremo N° 279 Reglamento para el Control de la Emisión de Contaminantes de Vehículos Motorizados de Combustión Interna. 17 de diciembre de 1983. Presidente de la República, Ministerio de Salud.	El Artículo 1 de este Decreto Supremo establece los aspectos normativos y técnicos para el control de la emisión de contaminantes evacuados por el tubo de escape de vehículos motorizados de combustión interna, que operan según el sistema diésel (petroleros) o ciclo Otto (bencineros) de dos y cuatro tiempos.	Todos los vehículos relacionados con el proyecto tendrán su revisión técnica al día y se les realizarán mantenimientos regulares.	Mantener revisión técnica al día y visible para su fiscalización	SEREMI de Salud Región de Arica y Parinacota.
Calidad del aire	Fase de Construcción, Operación. Se emplearán vehículos motorizados para diferentes funciones tales como el traslado de insumos y materiales.	Decreto Supremo N° 4 de 1994 (modificado por Decreto Supremo N° 58/03). Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones , "ESTABLECE NORMAS DE EMISIÓN APLICABLES A VEHÍCULOS MOTORIZADOS PESADOS QUE INDICA" (artículos 1 y 3).	Esta norma establece que la emisión de contaminantes por el tubo de escape de los vehículos motorizados de encendido por chispa (ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, respecto de los cuales no se hayan establecido normas de emisión expresadas en gr/km, gr/HP-h, o gr/kw-h, no podrá exceder las concentraciones máximas indicadas en la citada norma. Los años de uso del vehículo se contabilizarán como la diferencia entre el año en que se efectúa el control y	Se exigirá a los contratistas que los vehículos motorizados que se utilicen en la obra, mantengan sus revisiones técnicas vigentes y sus mantenciones periódicas, de tal forma de cumplir con las emisiones máximas establecidas en el presente decreto.	Copia revisión técnica al día o en su defecto registro en el libro de obras, y sello verde adherido en el parabrisas del vehículo.	Superintendencia del Medio Ambiente.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			el año de fabricación del vehículo, más una unidad. Humo visible: sólo motores de 4 tiempos; se permitirá solamente la emisión de vapor de agua. La emisión de monóxido de carbono de los vehículos motorizados de dos ruedas de encendido por chispa (ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, no podrá exceder la concentración máxima de 4,5%.			
Calidad del Aire	Construcción y operación. Se emplearán vehículos motorizados para diferentes funciones tales como el traslado de insumos y materiales, cómo de medio de transporte para los trabajadores.	Decreto Supremo N° 55 de 1994 (modificado por Decreto Supremo N° 66/09). Publicado en el D.O. de 16 de abril de 1994.	Esta norma establece los niveles máximos de gases que un vehículo o motor puede emitir bajo condiciones normalizadas, a través del tubo de escape o por evaporación. Su artículo 1, letra b), define vehículo motorizado pesado, como aquél vehículo motorizado destinado al transporte de personas o carga, por calles y caminos, y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kg. Conforme lo establece su artículo 6, los vehículos motorizados pesados cuyo motor cumpla con las normas de emisión que establece este Decreto y con las normas del artículo 8 bis, cuando corresponda, recibirán un autoadhesivo de color verde con las características y ubicación que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Se exigirá tanto a los contratistas que utilicen vehículos motorizados livianos, camiones o maquinaria pesada, que hagan el correspondiente plan de mantención y la revisión técnica vigente de los vehículos de transporte.	Mantener en las oficinas del Proyecto una copia de la revisión técnica al día y/o registro de mantenciones, según corresponda de los vehículos y/o maquinarias.	Superintendencia del Medio Ambiente

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			, el que será entregado al momento de obtenerse su primer permiso de circulación o en una oportunidad posterior si la acreditación del cumplimiento de la respectiva norma de emisión se produce con posterioridad a la obtención de dicho primer permiso de circulación. El autoadhesivo, deberá mantenerse en el parabrisas del vehículo.			
Calidad del aire / Emisiones de vehículos motorizados livianos	Durante la fase construcción, operación y cierre, se contempla la utilización de vehículos motorizados livianos para el transporte de personal	Decreto Supremo N° 211 de 1991 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, "NORMA SOBRE EMISIONES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS LIVIANOS" (artículos 4, 8, 11 y 11 bis).	El Artículo 4 define como norma de emisión aquellos valores máximos, de gases y partículas que un vehículo puede emitir bajo condiciones normalizadas, a través del tubo de escape o por evaporación. Define los vehículos motorizados livianos, vehículos livianos de pasajeros y vehículos comerciales livianos. Señala que los vehículos motorizados livianos para circular deberán reunir características técnicas que los habiliten para cumplir en condiciones normalizadas, con los niveles máximos de emisión de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (HC), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas que se señalan en este decreto	Se exigirá tanto a los contratistas que utilicen vehículos motorizados livianos, camiones o maquinaria pesada, que hagan el correspondiente plan de mantención y la revisión técnica vigente de los vehículos de transporte	Mantener en las oficinas del Proyecto una copia de la revisión técnica al día y/o registro de mantenciones, según corresponda de los vehículos y/o maquinarias	Superintendencia de Medio Ambiente
Calidad del aire	Fase de construcción, operación y cierre del Proyecto	Decreto Supremo N° 138/2005, del Ministerio de Salud, Establece Obligación de	La presente norma establece que todos los titulares de fuentes fijas de emisión de contaminantes	Durante la fase de construcción y durante la fase de operación, se usará el grupo	El Titular cumplirá con declarar anualmente sus emisiones durante la	Secretaría Regional Ministerial de Salud

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
		Declarar Emisiones que Indica	atmosféricos que se establecen en el presente decreto (PTS, MP10, CO, NOx, SOx, COV, NH3, benceno, tolueno), deberán entregar a la Secretaría Regional Ministerial de Salud competente del lugar en que se encuentran ubicadas, los antecedentes necesarios para estimar las emisiones provenientes de cada una de sus fuentes. Estarán afectas a la obligación de proporcionar los antecedentes para la determinación de emisión de contaminantes, entre otras, las fuentes fijas que correspondan a los siguientes rubros: calderas generadoras de vapor y/o agua caliente y equipos electrógenos.	electrógeno que atiende solamente al edificio terminal de pasajeros y áreas anexas	ejecución de las distintas etapas del Proyecto, de acuerdo a los formularios que para este efecto ha desarrollado la autoridad sanitaria o a través del sitio web para el través del Sistema Ventanilla Única del Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes (RETC), en conformidad a lo establecido en el articulado del D.S. N° 1/2013 del Ministerio del Medio Ambiente. (www.retc.cl)	
Calidad del Aire / Emisiones de vehículos motorizados pesados	Construcción y operación. Se emplearán vehículos motorizados para diferentes funciones tales como el traslado de insumos y materiales, cómo de medio de transporte para los trabajadores.	Decreto Supremo N° 55 de 1994 (modificado por Decreto Supremo N° 66/09). Publicado en el D.O. de 16 de abril de 1994.	Esta norma establece los niveles máximos de gases que un vehículo o motor puede emitir bajo condiciones normalizadas, a través del tubo de escape o por evaporación. Su artículo 1, letra b), define vehículo motorizado pesado, como aquél vehículo motorizado destinado al transporte de personas o carga, por calles y caminos, y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kg. Conforme lo establece su artículo 6, los vehículos motorizados pesados cuyo motor cumpla con las	Se exigirá tanto a los contratistas que utilicen vehículos motorizados livianos, camiones o maquinaria pesada, que hagan el correspondiente plan de mantención y la revisión técnica vigente de los vehículos de transporte.	Mantener en las oficinas del Proyecto una copia de la revisión técnica al día y/o registro de mantenciones, según corresponda de los vehículos y/o maquinarias.	Superintendencia del Medio Ambiente

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			normas de emisión que establece este Decreto y con las normas del artículo 8 bis, cuando corresponda, recibirán un autoadhesivo de color verde con las características y ubicación que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que será entregado al momento de obtenerse su primer permiso de circulación o en una oportunidad posterior si la acreditación del cumplimiento de la respectiva norma de emisión se produce con posterioridad a la obtención de dicho primer permiso de circulación. El autoadhesivo, deberá mantenerse en el parabrisas del vehículo.			
Calidad del aire / Emisiones de vehículos motorizados livianos	Durante la fase construcción se contempla la utilización de vehículos motorizados afectos al D.S. N° 4/94.	Decreto Supremo N° 4 de 1994 (modificado por Decreto Supremo N° 58/03). Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, "Establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica" (artículos 1 y 3).	Esta norma establece que la emisión de contaminantes por el tubo de escape de los vehículos motorizados de encendido por chispa (ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, respecto de los cuales no se hayan establecido normas de emisión expresadas en gr/km, gr/HP-h, o gr/kw-h, no podrá exceder las concentraciones máximas indicadas en la citada norma. Los años de uso del vehículo se contabilizarán como la diferencia entre el año en que se efectúa el control y el año de fabricación del vehículo, más una	Se exigirá a los contratistas que los vehículos motorizados que se utilicen en la obra, mantengan sus revisiones técnicas vigentes y sus mantenciones periódicas, de tal forma de cumplir con las emisiones máximas establecidas en el presente decreto.	Copia revisión técnica al día o en su defecto registro en el libro de obras, y sello verde adherido en el parabrisas del vehículo.	Superintendencia de Medio Ambiente

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			unidad. Humo visible: sólo motores de 4 tiempos; se permitirá solamente la emisión de vapor de agua. La emisión de monóxido de carbono de los vehículos motorizados de dos ruedas de encendido por chispa (ciclo Otto) de dos y cuatro tiempos, no podrá exceder la concentración máxima de 4,5%.			

D.S. N°12 del Ministerio del Medio Ambiente que Establece norma primaria de calidad ambiental para material particulado fino respirable MP2, 5. De acuerdo a lo señalado por el titular en Adenda, se incorpora la normativa aplicable a ser cumplida. Se estiman las emisiones de MP2, 5 generadas en la etapa de construcción y operación del proyecto, las cuales son de muy baja magnitud, descartándose la posibilidad de se genere un incumplimiento de tal normativa.

El material particulado se clasifica de acuerdo con su tamaño de partícula, en:
- PTS: material particulado total sedimentable.
- MP10: material particulado con tamaño de partícula menor a 10 micrones.
- MP2,5: material particulado con tamaño de partícula menor a 2,5 micrones.

El decreto 12 corresponde a una normativa primaria de calidad del aire nacional para MP2,5, la que se verifica en su cumplimiento mediante el monitoreo durante tres años en una estación con representatividad poblacional (Estación de monitoreo que se encuentra localizada en un área urbana y que cumple con los requisitos técnicos para ser calificada como tal por la Autoridad Competente).

En el caso del aeropuerto de Arica y esta área, no corresponden a una zona poblacional o urbana, además las cantidades de emisión de MP2,5 estimadas y la meteorología del sector permiten suponer que las concentraciones de este contaminante (material particulado fino) serían de muy baja magnitud, por lo cual no es recomendable la instalación de una estación de monitoreo, debido a su alto costo de inversión, operación y mantenimiento. Lo anterior sin perjuicio de la instalación de estación de monitoreo solicitada para asegurar la no afectación del Sterna lorata (gaviotín chico), la que permitirá confirmar lo indicado en proceso de obra y/o tomar las medidas correspondientes a los resultados de dicha medición.

Ruido

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Ruido	Fase Construcción: Durante la fase de construcción del Proyecto, las principales fuentes de emisión de ruido, corresponde al uso de	Decreto Supremo N° 38/11 Establece norma de emisión de ruidos molestos generados por fuentes	Esta norma establece los niveles máximos permisibles de presión sonora corregidos y los criterios técnicos para evaluar y calificar la emisión de ruidos molestos generados por fuentes fijas hacia	Durante todas sus fases, el Proyecto cumplirá con los límites establecidos en esta norma de emisión. Se controlarán los Niveles de Presión Sonora (NPS) emitidos por el Proyecto, mediante	Certificados de revisión técnica de la maquinaria. Registro de inducciones y charlas a trabajadores propios y externos del Proyecto.	Superintendencia del Medio Ambiente

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
	maquinaria y el tránsito de vehículos. Fase de Operación: Durante la fase de operación, no se generarán emisiones sonoras que sean relevantes.	fijas Ministerio de Medio Ambiente	la comunidad, tales como las actividades industriales, comerciales, recreacionales, artísticas u otras.	un buen uso de los equipos y maquinaria a utilizar y una buena mantención de los mismos, lo que garantizará que los NPS se mantendrán en lo declarado en el Capítulo Descripción de Proyecto. De acuerdo a los resultados de la modelación, durante la fase de construcción del Proyecto las emisiones generadas por las actividades de faenas, no sobrepasarán en ninguno de los casos los niveles establecidos por el D.S. N° 38/11 para el área del Proyecto, porque se implementarán medidas de control de ruido, las que se encuentran especificadas en dicho Anexo. Para faenas móviles y ruidosas, se implementarán las siguientes medidas adicionales (Pantallas para el control de ruido) Asimismo, durante la fase de operación los niveles de ruido proyectados con la norma se cumplirán porque se consideran medidas de control de ruido para el grupo electrógeno de emergencia.	Verificación y registro de ubicación de paneles en la etapa de construcción. Etapa de operación. Verificación de instalación de silenciador acústico del tipo splitter.	

Agua

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Aguas servidas y efluentes líquidos	Fase Construcción: Los residuos líquidos domésticos corresponderán a las aguas residuales de los servicios básicos localizados en frentes de trabajo e instalación de faenas,	Decreto con fuerza de Ley N°725 Código Sanitario 31 de enero de 1968	Regula la evacuación de desagües, aguas servidas y residuos industriales. En particular en el inciso primero del artículo 73 prohíbe		En la etapa de construcción y en la fase de operación del proyecto las aguas servidas que se generen serán enviadas a la PTAS	SEREMI de Salud Región de Arica y Parinacota.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
	baños químicos, cocina, duchas y baños. Se estima una producción de 100 l / día para cada obrero, lo que totalizaría un caudal medio diario de 16.000 litros, considerando una mano de obra máxima de 160 trabajadores. La duración de esta descarga será de 24 meses, es decir, la duración de la fase de construcción, con una frecuencia intermitente. Fase de Operación: Durante la operación del aeropuerto los efluentes líquidos domésticos serán los relacionados a las aguas servidas producidas por los servicios sanitarios del Edificio Terminal. A estos se sumarán las descargas provenientes de los baños químicos de los aviones y las nuevas instalaciones proyectadas, tales como Edificio de carga y sector de Ampliación Terminal de Pasajeros, entre otros. Las aguas servidas serán producidas por los pasajeros, tanto en aviones como en el Edificio Terminal; por los acompañantes de los mismos, en el edificio terminal; y por los funcionarios directos e indirectos del aeropuerto Edificio de carga y sector de Ampliación Terminal de Pasajeros, entre otros Todas estas descargas serán	Nacional Presidente de la República, Ministerio de Salud.	descargar las aguas servidas y los residuos industriales o mineros en ríos o lagunas o en cualquiera otra fuente o masa de agua que sirva para proporcionar agua potable a alguna población para riego o para balneario sin que antes se proceda a su depuración en la forma que se señale en los reglamentos.		actual.	

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
	tratadas por la planta de tratamiento de aguas servidas existente, la que posee una capacidad de 15,3 lts/seg. Es esperable un aumento del efluente a un valor de 18,6 lts/seg al año 2031, por lo que se contempla ampliar la capacidad de la actual la PTAS, como un mejoramiento de la solución de aguas servidas, ya que, originalmente fue construida de tal forma que al momento de ser sobrepasada su capacidad pudiera ser ampliada por partes.					
Aguas servidas	Se considera la descarga de aguas servidas de la construcción y operación al sistema de tratamiento de aguas servidas existente	Decreto Supremo N°594 Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo Diario Oficial: 15.09.99 Presidente de la República, Ministerio de Salud.	El artículo 24 de la norma citada dispone que en aquellas faenas temporales en que por su naturaleza no sea materialmente posible instalar servicios higiénicos conectados a una red de alcantarillado, el empleador deberá proveer como mínimo una letrina sanitaria o baño químico, cuyo número total se calculará dividiendo por dos la cantidad de excusados indicados en el inciso primero del artículo 23 de este Decreto Supremo. El transporte, habilitación y limpieza de éstos será responsabilidad del empleador. Una vez finalizada la faena temporal, el empleador	El proyecto en evaluación, considera para el cumplimiento de la normativa las siguientes medidas: **a)** Fase de construcción La instalación de faenas y las áreas de trabajo estarán conectadas a la red existente. **b)** Fase de operación Las aguas servidas que se generen en la fase de operación del proyecto serán evacuadas mediante la conexión a la red de alcantarillado existente.	En la etapa de construcción y en la fase de operación del proyecto las aguas servidas que se generen serán enviadas a la PTAS actual.	SEREMI de Salud Región de Arica y Parinacota.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			será responsable de reacondicionar sanitariamente el lugar que ocupaba la letrina o baño químico, evitando la proliferación de vectores, los malos olores, la contaminación ambiental y la ocurrencia de accidentes causados por la instalación. Por su lado el artículo 25 dispone que los servicios higiénicos y/o las letrinas sanitarias o baños químicos no podrán estar instalados a más de 75 metros de distancia del área de trabajo, salvo casos calificados por la autoridad sanitaria. Finalmente, su artículo 26 dispone que las aguas servidas de carácter doméstico deberá ser conducidas al alcantarillado público, o en su defecto, su disposición final se efectuará por medio de sistemas o plantas particulares en conformidad a los reglamentos específicos vigentes.			

Residuos

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Residuos Industriales Sólidos no	Construcción y Operación	Decreto Supremo	El artículo 19 señala que las empresas que	**Fase Construcción:** Durante la fase de	Se cuenta con autorización de las instalaciones	SEREMI de Salud Región de Arica y

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Peligrosos	Los principales residuos o desechos no peligrosos que se generarán en la fase de construcción se exponen a continuación: -Residuos domésticos o asimilables a domésticos: corresponderán básicamente a restos de comida, envases, papeles y cartones, entre otros, generados en la instalación de faena y oficinas. -Residuos industriales no peligrosos: consistirán, principalmente en madera, escombros, alambres, restos de embalaje, restos de soldadura, resto de metales, entre otros. En la fase de operación los residuos sólidos que se generarán, son asimilables a domésticos e industriales provenientes de la mantención.	N°594 Reglamento sobre condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo Diario Oficial: 15.09.99, Ministerio de Salud.	realicen el tratamiento o disposición final de sus residuos industriales fuera o dentro de su predio, sea directamente o a través de la contratación de terceros, deberán contar con autorización sanitaria, previo al inicio de tales actividades. Para obtener dicha autorización, la empresa deberá presentar los antecedentes que acrediten que tanto el transporte, el tratamiento, como la disposición final es realizada por personas o empresas debidamente autorizadas por el Servicio de Salud correspondiente.	construcción, los residuos domésticos se acumularán temporalmente en contenedores especialmente habilitados en la instalación de faenas, desde donde serán retirados por empresa autorizada para su transporte y disposición final. Respecto de los residuos industriales éstos serán almacenados temporalmente en contenedores cerrados, y serán recolectados, transportados y depositados por terceros en un sitio autorizado. **Fase de Operación:** Durante la operación, los residuos domésticos serán adecuadamente dispuestos en receptáculos habilitados con tapa, cuyo manejo será realizado por empresas externas autorizadas o servicio de recolección municipal, para luego ser dispuesto finalmente en lugar autorizado. En cuanto a los residuos industriales no peligrosos, éstos serán manejados por las empresas a cargo de la reparación y mantención de equipos.	actuales para el manejo interno de residuos sólidos. Registro y control sobre la cantidad y tipo de residuos dispuestos temporalmente en los sitios de almacenamiento	Parinacota.
Residuos Peligrosos	Construcción Durante la fase de construcción se generarán residuos peligrosos tales como, restos de grasas y aceites, restos de pinturas y solventes, baterías y pilas.	Decreto Supremo N° 148 Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos 12 de junio de 2003 Ministerio	Este Reglamento establece las condiciones sanitarias y de seguridad mínimas a que deberá someterse la generación, tenencia, almacenamiento, transporte, tratamiento, reuso, reciclaje,	**Fase Construcción:** Durante la fase de construcción los residuos peligrosos que se generen serán acumulados en la instalación de faena donde será acopiado en un sitio habilitado para tales efectos hasta su envío al lugar de disposición final, dando	Registro de autorización de las empresas que retiren, manipulen y transporten los residuos. Registro de la disposición final de residuos generados. Resolución que	SEREMI de Salud Región de Arica y Parinacota.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
		de Salud	disposición final y otras formas de eliminación de los residuos peligrosos. Señala además que se entiende por Residuo Peligroso a todo residuo o mezcla de residuos que presenta riesgo para la salud pública y/o efectos adversos al medio ambiente, ya sea directamente o debido a su manejo actual o previsto, como consecuencia de presentar algunas de las características señaladas en el artículo 11, que son las de corrosividad, reactividad, toxicidad o inflamabilidad. El artículo 25 establece que las instalaciones, establecimientos o actividades que anualmente den origen a más de 12 kilogramos de residuos tóxicos agudos o a más de 12 toneladas de residuos peligrosos que presenten cualquier otra característica de peligrosidad deberán contar con un Plan de Manejo de Residuos Peligrosos presentado ante la Autoridad Sanitaria. A su vez en el Título IV de dicha norma se establecen las condiciones que deben cumplir los recintos en	cumplimiento en todo momento a lo indicado en el D.S. N° 148/2003 del Ministerio de Salud. **Fase de Operación:** Durante la operación Para el caso de RESPEL, los contenedores se mantendrán siempre cerrados y bien rotulados, y se almacenarán en la bodega de RESPEL por un período no superior a seis meses, la cual cumplirá con los criterios de diseño y las exigencias contenidas en los artículos correspondientes al título IV "Del Almacenamiento" del D.S. N° 148/2004. El retiro y disposición final de estos residuos será realizada por empresas autorizadas. Además, se entregan junto a la DIA los contenidos técnicos y formales requeridos para solicitar el permiso ambiental sectorial a que se refiere el Artículo N° 142 del RSEIA.	aprueba la tramitación sectorial del permiso asociado al manejo de residuos. Los RESPEL serán retirados por una empresa con autorización sanitaria cada seis meses como máximo y dispuestos en lugares autorizados. Los retiros serán informados a través del Sistema Ventanilla Única del Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes (RETC), en conformidad a lo establecido en el artículo 30 del D.S. N° 1/2013 del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba Reglamento del registro de emisiones y transferencias de contaminantes, RETC.	

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			que se almacenen residuos peligrosos.			
Residuos	Construcción Durante la fase de construcción se generarán residuos peligrosos tales como, restos de grasas y aceites, restos de pinturas y solventes, baterías y pilas.	D.F.L. N° 725/67 del Ministerio de Salud, Código Sanitario, artículos 79 y 80. D.O.: 31.01.68.	Artículo 11. b) recolectar, transportar y eliminar por métodos adecuados, a juicio del Servicio Nacional de Salud, las basuras, residuos y desperdicios que se depositen o produzcan en la vía urbana;	**Fase Construcción:** Durante la fase de construcción, los residuos domésticos se acumularán temporalmente en contenedores especialmente habilitados en la instalación de faenas, desde donde serán retirados por empresa autorizada para su transporte y disposición final. Respecto de los residuos industriales éstos serán almacenados temporalmente en contenedores cerrados, y serán recolectados, transportados y depositados por terceros en un sitio autorizado. **Fase de Operación:** Durante la operación, los residuos domésticos serán adecuadamente dispuestos en receptáculos habilitados con tapa, cuyo manejo será realizado por empresas externas autorizadas o servicio de recolección municipal, para luego ser dispuesto finalmente en lugar autorizado. En cuanto a los residuos industriales no peligrosos, éstos serán manejados por las empresas a cargo de la reparación y mantención de equipos.	Registro de autorización de las empresas que retiren, manipulen y transporten los residuos. Registro de la disposición final de residuos generados. Resolución que aprueba la tramitación sectorial del permiso asociado al manejo de residuos.	Seremi de Salud Superintendencia de Medio Ambiente

Fauna

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Fauna	Según campaña, 12 especies nidifican en las instalaciones del aeropuerto y zonas aledañas (AIP)	Ley de Caza N°19.473 y su Reglamento	Protege la fauna silvestre del lugar	No se intervendrán las zonas de nidificación mientras se verifique actividad en nidos por parte de un profesional competente.	Cartilla de capacitación a trabajadores.	SAG
Fauna	Durante la fase de construcción se deberá relocalizar especies de reptiles en categorías de conservación, correspondientes a *Phyllodactylus gerrhopygus* y *Microlophus heterolepis*, consideradas especies de baja movilidad.	Ley de Caza N°19.473 y su Reglamento, que señala en el inciso 1° del artículo 9° que "La caza o captura de animales de las especies protegidas, en el medio silvestre, sólo se podrá efectuar en sectores o áreas determinadas y previa autorización del Servicio Agrícola y Ganadero".	Protege la fauna silvestre del lugar.	Se implementará un Plan de Perturbación Controlada. Según Adenda, el plan de perturbación controlada, se deberá aplicar, al menos 15 días antes del inicio de las obras del proyecto, independiente de la estacionalidad. La medida consiste en remover de forma manual y gradual los refugios de las especies de interés, como cúmulos de rocas o vegetación arbustiva, previo al inicio de las actividades de despeje de vegetación o de movimiento de tierras con medios mecánicos (SAG, 2012). La perturbación controlada no debiera ser entendida como un "ahuyentamiento" aleatorio, como se encuentra planteado en algunos proyectos del SEIA, pues debe desarrollarse de modo que entregue certezas mínimas sobre la dirección del desplazamiento de los individuos y el lugar hacia donde se dirigirán. Previo al inicio de la perturbación, se identificarán los lugares de destino, y se les realizará un enriquecimiento, generando refugios o mejorando la productividad del área (UICN 2013). Para asegurar el desplazamiento deseado, la perturbación se desarrollará de modo sistemático mediante la liberación de cuadrantes.	Informe de Implementación del Plan de Perturbación Controlada firmado por el Biólogo Especialista en Fauna.	Superintendencia del Medio Ambiente Regional

Patrimonio Cultural

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Patrimonio Arqueológico	Construcción En caso de hallazgos durante las actividades de construcción.	Ley N° 17.288 Ministerio de Educación, Ley de Monumentos Nacionales, (Modificada por Ley N° 20.021/05 y Ley N° 20.243/10) y Decreto Supremo N° 484 Reglamento sobre Excavaciones y/o Prospecciones Arqueológicas, Antropológicas y Paleontológicas. 28 de marzo de 1990 Ministerio de Educación	Establece que las prospecciones y/o excavaciones arqueológicas en terrenos públicos o privados estarán sujetas a este reglamento y a la ley 17.288. Desarrolla algunas definiciones en particular establece la diferencia entre prospección y excavación. Los permisos para cada uno de éstos serán definidos para un área específica. Establece también que cualquier persona como resultado de prospecciones, excavaciones con cualquier fin en cualquier parte del país, encontrase alguna ruina, piezas u objetos de carácter arqueológico o similar, deberá dar aviso inmediatamente al Gobernador Provincial respectivo quien ordenará a Carabineros de Chile que vigile el sitio, hasta que el Consejo de Monumentos Nacionales, se haga cargo de él.	Se cumplirá con la obligación de la Ley 17.288, en caso de hallazgos arqueológicos. Es decir, en caso de encontrarse alguna ruina, piezas u objetos de carácter arqueológico o similar, se dará aviso inmediatamente al Gobernador Provincial respectivo quien ordenará a Carabineros de Chile que vigile el sitio, hasta que el Consejo de Monumentos Nacionales, se haga cargo de él.	Se dará aviso inmediatamente al Gobernador Provincial respectivo, si ello fuere necesario.	Consejo de Monumentos Nacionales

Instalaciones

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Sistema eléctrico	Instalaciones eléctricas construcción del proyecto	NCh N° 4/2003 Electricidad Instalaciones de consumo en baja tensión	Fija las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir las instalaciones eléctricas de consumo en Baja Tensión, con el fin de salvaguardar a las personas que las operan o hacen uso de ellas y preservar el medio ambiente en que han sido construidas	Implementación de proyecto de sistema eléctrico de acuerdo a norma. Es decir, el proyecto considerará las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir las instalaciones eléctricas de consumo en Baja Tensión, con el fin de salvaguardar a las personas que las operan o hacen uso de ellas y preservar el medio ambiente en que han sido construidas.	Cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir las instalaciones eléctricas de consumo en Baja Tensión	Fiscalización por parte de la SEC Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)
Sistema eléctrico	Instalaciones eléctricas construcción y operación del proyecto	D.S. N°327/97. Reglamento General de la Ley de Servicios eléctricos. Ministerio de Minería.	Las especificaciones técnicas de todo proyecto eléctrico, así como su ejecución, operación y mantenimiento, deberán ajustarse a las normas técnicas y reglamentos vigentes. En especial, deberán preservar el normal funcionamiento de las instalaciones de otros concesionarios de servicios públicos, la seguridad y comodidad de la circulación en las calles, caminos y demás vías públicas, y también la seguridad de las personas, las cosas y el medio	El diseño del sistema eléctrico será sometido para la aprobación al SEC. Las especificaciones técnicas de la Línea y las actividades durante todas sus fases se regirán por las normas técnicas y reglamentos aplicables.	Obtención de la aprobación de la SEC	Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)
Sistema eléctrico	Instalaciones eléctricas construcción y operación del proyecto	NSEG. 6. E.n. 71.	Cruces y paralelismos en líneas eléctricas.	Las especificaciones técnicas del proyecto y las actividades durante todas sus fases se regirán por las normas técnicas y reglamentos aplicables. Se preservará el normal funcionamiento de las instalaciones y	Cumplimiento de las normas técnicas y reglamentos aplicables.	Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
				velará por la seguridad de las personas y el medio ambiente.		
Sistema eléctrico	Operación de la instalación eléctrica	NSEG 5. E.N. 71. Reglamento de instalaciones eléctricas de corrientes fuertes	Norma que fija las disposiciones para la ejecución de instalaciones eléctricas de corrientes fuertes y para el mejoramiento o modificaciones de las existentes.	Implementación de proyecto eléctrico de acuerdo a norma. Es decir, el proyecto considerara las disposiciones para la ejecución de instalaciones eléctricas de corrientes fuertes y para el mejoramiento o modificaciones de las existentes.	Proyecto implementa las disposiciones para la ejecución de instalaciones eléctricas de corrientes fuertes.	Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)
Sistema eléctrico	Construcción instalaciones eléctricas.	DFL N° 4/2006 Ley general de Servicios eléctricos, en materia de energía eléctrica Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.	La producción, el transporte, la distribución, el régimen de concesiones y tarifas de la energía eléctrica y las funciones del estado relacionadas con estas materias se regirán por esta ley.	Implementación de proyecto eléctrico de acuerdo a norma. Es decir, la producción, el transporte, la distribución, el régimen de concesiones y tarifas de la energía eléctrica y las funciones del estado relacionadas con estas materias se regirán por esta ley.	Implementación de proyecto eléctrico de acuerdo a norma	Municipalidad de Arica Superintendencia De electricidad Ministerio de Energía
Gas	Instalaciones GLP	D.S. N° 66/2007 Ministerio de Economía.	Para un correcto y seguro funcionamiento de las instalaciones interiores de gas, los propietarios de éstas deberán encomendar su mantenimiento e intervención a personal competente e instaladores de gas de la clase correspondiente, con licencia vigente otorgada por la SEC.	El Titular se compromete a dar cumplimiento con lo establecido en el correspondiente D.S. El proyecto contempla la utilización de instalaciones a gas, para las diferentes actividades del proyecto.	Mantención por personal competente de instalaciones de gas, con licencia vigente otorgada por la SEC.	Superintendencia de Electricidad y Combustibles

Vialidad y Transporte

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
Vialidad y transporte	Construcción El proyecto considera la	DFL MOP N° 850/97	Prohíbase la circulación por caminos	Durante la construcción los vehículos que se utilicen cumplirán	Se cumplen los límites de pesos máximos	Dirección de Vialidad.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
	utilización de vehículos y camiones para el transporte de materiales y maquinarias.		públicos de vehículos de cualquier especie que sobrepasen los límites de peso máximo establecidos en las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.	con los límites de pesos máximos establecidos en las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.	establecidos en las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.	
Vialidad y transporte	Construcción El proyecto considera la utilización de vehículos y camiones para el transporte de materiales y maquinarias.	DS MOP N°158/80	Fija peso máximo de los vehículos que puedan circular por caminos públicos.	Durante la construcción los vehículos que se utilicen y que puedan circular por caminos públicos cumplirán con los límites de pesos máximos.	Autorización otorgada por la Dirección de Vialidad, en el caso que ésta se requiera	Dirección de Vialidad.
Vialidad y transporte	Fase de construcción	D.S. N° 75, de 1987, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Establece Condiciones para el Transporte de Carga que Indica.	El artículo 2° de la norma citada señala que los vehículos que transporten desperdicios, arena, tierra, ripio u otros materiales, ya sean sólidos o líquidos, que puedan escurrirse o caer al suelo, estarán construidos de forma que ello no ocurra por causa alguna. La misma norma agrega que, en las zonas urbanas, el transporte de material que produzca polvo, tales como escombros, cemento, yeso, etc. deberá efectuarse siempre cubriendo total y eficazmente de los materiales, con lonas o plásticos de dimensiones adecuadas, u	El Titular cumplirá las exigencias establecidas en la presente norma, mediante la utilización de vehículos idóneos y la ejecución de acciones que eviten el escurrimiento o dispersión de los materiales, las que se indican a continuación: - Cubrimiento con lonas de los materiales transportados, - Humidificación de los mismos, - Carga y descarga adecuada, - Mantenimiento periódico de los camiones.	Se mantendrá registro de la inspección de ingreso y salida. En caso que ésta no se cumpliera no se dará autorización para ingreso o salida de obra, hasta que se verifique su cumplimiento	Superintendencia del Medio Ambiente Carabineros de Chile e Inspectores Fiscales y Municipales.

Materia/ Componente Ambiental	Fase y Relación con el Proyecto	Texto Legal	Establece	Forma de Cumplimiento	Indicador de cumplimiento	Fiscalización
			otro sistema que impida su dispersión al aire.			

7.3 Fichas de Resumen

En Adenda complementaria, desde la página 34 a la 91, se presentan los antecedentes de la Ficha de Resumen para fines de fiscalización. Los contenidos de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), Adenda 1, Adenda Complementaria y respectivos anexos, forman parte de la descripción de la presente resolución.

8. Que, durante el procedimiento de evaluación de la DIA se establecieron condiciones o exigencias adicionales al Proyecto.

8.1.- Sobre los Permisos Ambientales Sectoriales (PAS) N°140, N°142 y N°160, identificados en el capítulo seis de esta resolución, el titular deberá realizar la tramitación de la componente no ambiental respectivamente en cada Servicio Público.

8.2.- A través del Oficio Ordinario N°09 de la SEREMI de Salud, de fecha 03 de agosto de 2018, se indica que el titular deberá ajustarse y dar cumplimiento a lo establecido en el D.S. N° 04/2009 MINSAL "Reglamento para el Manejo de Lodos Generados en Plantas de Tratamiento de Aguas Servidas" para su planta de tratamiento de aguas servidas ya existente.

9. Que, durante el procedimiento de evaluación de la DIA el Titular del Proyecto no contempla la adopción de compromisos ambientales voluntarios para ninguna de las fases del proyecto.

10. Que, como una forma de controlar los riesgos asociados a las operaciones del proyecto, el titular considera un Programa de Prevención de contingencias y emergencias, en el cual se abordan los principales riesgos naturales y operacionales asociados al Proyecto, el cual se encuentra indicado en el punto 4.12 de la presente resolución.

11. Que, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente la realización de la gestión, acto o faena mínima que da cuenta del inicio de la ejecución de obras, a que se refiere el Considerando 4.1 de la presente Resolución.

12. Que, con el objeto de dar adecuado seguimiento a la ejecución del Proyecto, el Titular deberá informar a la Superintendencia del Medio Ambiente, al menos con una semana de anticipación, el inicio de cada una de las fases del Proyecto, de acuerdo a lo indicado en la descripción del mismo.

13. Que, para que el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), pueda ejecutarse, deberá cumplir con todas las normas vigentes que le sean aplicables.

14. Que, el Titular deberá informar inmediatamente a la Secretaría de la Comisión de Evaluación de la Región de Arica y Parinacota y a la Superintendencia del Medio Ambiente, la ocurrencia de impactos ambientales no previstos en la DIA, asumiendo inmediatamente las acciones necesarias para abordarlos.

15. Que, el Titular del Proyecto deberá comunicar inmediatamente y por escrito a la Dirección Regional del SEA de la Región de Arica y Parinacota la ocurrencia de cambios de titularidad, representante legal, domicilio y correo electrónico, de acuerdo a lo establecido en el inciso tercero del artículo 162 y artículo 163, ambos del Reglamento del SEIA.

16. Que, se hace presente al Titular que cualquier modificación al Proyecto que constituya un cambio de consideración, en los términos definidos en el artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA, deberá someterse al SEIA.

17. Que, todas las medidas, condiciones, exigencias y disposiciones establecidas en la presente Resolución, son de responsabilidad del Titular, sean implementadas por éste directamente o a través de un tercero.

RESUELVO:

1°. Calificar favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), por las razones expuestas en los Considerando 4° al 10° de la presente resolución.

2°. Certificar que el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable.

3°. Certificar que el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), cumple con los requisitos de carácter ambiental contenidos en los permisos ambientales sectoriales mixtos que se señalan en los artículos N°140, N°142 y N°160 del D.S. N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, siendo otorgados mediante la presente resolución.

4°. Certificar que el proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica", presentado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), no genera los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300, que dan origen a la necesidad de elaborar un Estudio de Impacto Ambiental.

5°. Hacer presente que contra esta Resolución es procedente el recurso de reclamación de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley N° 19.300, ante el/la Director/a Ejecutivo/a del Servicio de Evaluación Ambiental. El plazo para interponer este recurso es de treinta días contados desde la notificación del presente acto.

Notifíquese y Archívese

GOBIERNO DE CHILE
INTENDENTE
REGIÓN ARICA Y PARINACOTA

María Loreto Letelier Salsilli
Intendenta
Presidenta Comisión de Evaluación Ambiental
Región de Arica y Parinacota

COMISIÓN DE EVALUACIÓN
SECRETARIO
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA

Mauricio Gutiérrez López
Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental
Secretario Comisión de Evaluación
Región de Arica y Parinacota

AAP/HMZ

Distribución:

- Titular Ministerio de Obras Públicas (MOP)
- Superintendencia de Medio Ambiente
- Ilustre Municipalidad de Arica
- SEREMI de Bienes Nacionales, Región de Arica y Parinacota
- (Interregional) Consejo de Monumentos Nacionales
- DGA, Región de Arica y Parinacota

- Dirección de Obras Portuarias, Región de Arica y Parinacota
- Dirección de Vialidad, Región de Arica y Parinacota
- SAG, Región de Arica y Parinacota
- SEREMI Medio Ambiente, Región de Arica y Parinacota
- SEREMI de Desarrollo Social, Región de Arica y Parinacota
- SEREMI de Energía, Región de Arica y Parinacota
- SEREMI de Salud, Región de Arica y Parinacota
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región de Arica y Parinacota
- Servicio Nacional Turismo, Región de Arica y Parinacota

C/c:

- Archivo - SEA Dirección Regional Arica y Parinacota
- Expediente del Proyecto "Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica"
- Oficina de Partes.

ANEXO 27

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ASOCIADA AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Región de Arica y Parinacota

Folio Nº 01	**Código**	**:**	SCAA - MAITTP - 001
	Vigencia	**:**	PSP2
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	03
	Total de Páginas	**:**	6

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Agosto 2024	
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente General	Luis Guzmán Vergara	Agosto 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	14-03-2020
02	Observado por DGAC
03	PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Agosto 2024
01	Archivo Libro de Explotación (copia).	Agosto 2024

INDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. MECANISMO DE ASIGNACIÓN 4

1. OBJETIVO

El presente mecanismo, tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido en las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica”, específicamente en lo relacionado a que el Concesionario será responsable de la Gestión de la Infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros, organizando y coordinando a los operadores de transporte que sean usuarios de esta infraestructura de acuerdo a las necesidades del aeropuerto.

El Concesionario será responsable de gestionar la correcta asignación del uso de la infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros. Para tales efectos, el Concesionario deberá elaborar un Mecanismo de Asignación de la infraestructura asociada al Transporte Terrestre de Pasajeros, de acuerdo con lo establecido en 1.10.4, en 1.10.10 puntos A.12 y C.15 y en 2.9.3 de las Bases de Licitación considerando dentro del mecanismo a todas las empresas que operan en el Aeropuerto

2. ALCANCE

- Transportistas Terrestres de Pasajeros (Buses, minibuses y taxis).
- Supervisor de Operaciones de SCAA.

3. MECANISMO DE ASIGNACIÓN

La infraestructura para la explotación del servicio asociada al transporte terrestre de pasajeros podrá ser utilizada por todos los prestadores de servicio que cuenten con un contrato vigente con el Concesionario para tal efecto.

La infraestructura para la explotación del servicio será utilizada de modo que el prestador del servicio lo haga en forma ordenada, no estableciendo discriminaciones ni privilegios entre prestadores.

La infraestructura estará disponible para asegurar que el servicio sea prestado los 365 días del año en horarios que permitan cubrir las llegadas y salidas de vuelos de itinerario, tanto nacionales como internacionales.

Cabe destacar que, en ningún caso, salvo así lo autorice la DGC o la Inspección Fiscal, la infraestructura de transporte terrestre de pasajeros podrá ser asignada a un único prestador de servicio.

3.1. **Condiciones de Asignación de Infraestructura**

- Los usuarios de la infraestructura asociada al transporte terrestre de pasajeros deberán dar cumplimiento de las normas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a las normas operacionales establecidas por el Concesionario para todos los prestadores de servicio que cuenten con un contrato de vigente para este tipo de servicio.
- La infraestructura asociada al área para estacionamiento de cada tipo de servicio (bus, minibús y taxis), será utilizada de acuerdo con el orden de llegada al aeropuerto para trasladar pasajeros desde el Aeropuerto al destino indicado por los usuarios.
- Los móviles autorizados que excedan la capacidad disponible de la infraestructura de estacionamiento para cada tipo de servicio (taxi, buses y minibuses), deberán tomar posición en estacionamiento público, de modo de tomar postura en las áreas de estacionamiento destinadas al transporte terrestre de pasajeros, en el momento en que estas van quedando disponible, siempre manteniendo el orden de llegada.
- El Concesionario se encargará que en todo momento existe una amplia y correcta difusión a los usuarios, de los modos de transporte terrestre existentes en el aeropuerto, de las condiciones y tarifas vigentes según destino, y de los servicios que presten cada uno de los distintos modos de transporte terrestre.

ANEXO 28

INVENTARIO DE BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN,

AÑO 2025

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
5 Luminaria 12 Mts. Led 150W		1	Estacionamiento Público	5 Luminaria 12 Mts. Led 150W 1 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 206.400	$ 165.120	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
10 Luminaria 12 Mts. Led 150W		2	Vialidad	10 Luminaria 12 Mts. Led 150W 2 Vialidad		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 412.800	$ 330.240	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
14 Luminaria Postes 12 mts.		11	Vialidad	14 Luminaria Postes 12 mts. 11 Vialidad		Sin Marca	Sin Modelo	S/Color	$ 313.600	$ 250.880	18°20'56.5"S 70°20'06.1"W
1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP		1	Quebrada escrito	1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP 1 Quebrada escrito			Sin Modelo	-	$ 356.000	$ 284.800	18°19'29.3"S 70°20'22.6"W
1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP		1	Bodega SCAA	1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP 1 Bodega SCAA		Sin Marca	Sin Modelo	-	$ 284.800	$ 227.840	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP		1	Bodega SCAA	1 Bomba impulsión pozo profundo 12,5 HP 1 Bodega SCAA		Sin Marca	Sin Modelo	-	$ 1.454.400	$ 1.163.520	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
01 Luminaria Led Postes 12 mts.		6	PTAS	01 Luminaria Led Postes 12 mts. 6 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	S/Color	$ 34.400	$ 27.520	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
2 módulos Lectores de tiempo remanente con guiado de voz		1	Salida Estacionamiento Doble	2 módulos Lectores de tiempo remanente con guiado de voz 1 Salida Estacionamiento Doble		Amano	Sin Modelo	Amarillo	$ 168.000	$ 134.400	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
1 módulo lector de tiempo remanente con guiado de voz		1	Acceso Estacionamiento publico doble	1 módulo lector de tiempo remanente con guiado de voz 1 Acceso Estacionamiento publico doble		Amano	Sin Modelo	Amarillo	$ 168.000	$ 134.400	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
02 Luminaria Postes 12 mts.		7	Estacionamiento Público	02 Luminaria Postes 12 mts. 7 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	S/Color	$ 44.800	$ 35.840	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
9 Luminaria Postes 5 mts.		1	Estacionamiento Público	9 Luminaria Postes 5 mts. 1 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	S/Color	$ 118.800	$ 95.040	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Barrera Estacionamiento		1	Sector Ingreso Norte	Barrera Estacionamiento 1 Sector Ingreso Norte		Amano	Amano Serie GT - 2700/1700	Amarillo	$ 224.000	$ 179.200	18°20'56.4"S 70°20'02.8"W
Barrera Estacionamiento		2	Sector Ingreso doble	Barrera Estacionamiento 2 Sector Ingreso doble		Amano	Amano Serie GT - 2700/1700	Amarillo	$ 224.000	$ 179.200	18°20'58.2"S 70°20'06.7"W
Barrera Estacionamiento		4	Sector Salida doble	Barrera Estacionamiento 4 Sector Salida doble		Amano	Amano Serie GT - 2700/1700	Amarillo	$ 224.000	$ 179.200	18°21'00.9"S 70°20'05.0"W
Barrera Estacionamiento		5	Sector Salida doble	Barrera Estacionamiento 5 Sector Salida doble		Amano	Amano Serie GT - 2700/1700	Amarillo	$ 224.000	$ 179.200	18°21'00.9"S 70°20'05.0"W
Basurero Metálico		12	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 12 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		13	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 13 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Basurero Metálico		14	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 14 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		15	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 15 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		16	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 16 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		17	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 17 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		18	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 18 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basurero Metálico		19	Frontis Edificio Terminal	Basurero Metálico 19 Frontis Edificio Terminal		Generico	Generico	Gris	$ 5.192	$ 4.154	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Basureros Fijos		1	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 1 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		2	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 2 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		3	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 3 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Basureros Fijos		4	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 4 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		5	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 5 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		6	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 6 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		7	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 7 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		8	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 8 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Basureros Fijos		9	Estacionamiento Público	Basureros Fijos 9 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 16.000	$ 12.800	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Bomba Centrífuga General		1	Planta de Potabilización	Bomba Centrífuga General 1 Planta de Potabilización		Marathon	404TSTDS4017AP-W	Roja	$ 640.000	$ 512.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Bomba de diafragma		1	PTAS	Bomba de diafragma 1 PTAS		Coes	FP47-1-32NG	Azúl/Verde	$ 176.000	$ 140.800	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Bomba Dosificadora		1	PTAS	Bomba Dosificadora 1 PTAS		IWAKI	EWC30F2-VC	rojo/azul	$ 24.800	$ 19.840	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Bomba Dosificadora		2	Bodega SCAA	Bomba Dosificadora 2 Bodega SCAA		IWAKI	EWC30F2-VC	rojo/azul	$ 24.800	$ 19.840	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Bomba Dosificadora		3	PTAS	Bomba Dosificadora 3 PTAS		TEKNA EVO	TPR 800	Azúl	$ 35.600	$ 28.480	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Bomba Dosificadora		3	Planta de Potabilización	Bomba Dosificadora 3 Planta de Potabilización		IWAKI	EWC30F2-VC	rojo/azul	$ 24.800	$ 19.840	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Bomba Jockey		1	Planta de Potabilización	Bomba Jockey 1 Planta de Potabilización		Baldor	CM 3555	Gris/Azul	$ 480.000	$ 384.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Bomba sumergible		1	PTAS	Bomba sumergible 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Bomba sumergible		2	PTAS	Bomba sumergible 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Bomba sumergible		1	Planta de elevación	Bomba sumergible 1 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Bomba sumergible		2	Planta de elevación	Bomba sumergible 2 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Bomba sumergible		3	Planta de elevación	Bomba sumergible 3 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Bomba sumergible		1	PTAS	Bomba sumergible 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Bomba sumergible		2	Bodega SCAA	Bomba sumergible 2 Bodega SCAA		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 72.000	$ 57.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Caja de Cobro		1	Mesón informaciones	Caja de Cobro 1 Mesón informaciones		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 72.000	$ 57.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cargador Celular		1	Embarque	Cargador Celular 1 Embarque		Generico	Generico	Gris	$ 44.000	$ 35.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cargador Celular		2	Hall Público Primer Nivel	Cargador Celular 2 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Gris	$ 44.000	$ 35.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		1	PTAS	Carro PQS 1 PTAS		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		2	Bodega SCAA	Carro PQS 2 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		3	Bodega SCAA	Carro PQS 3 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		4	Air side	Carro PQS 4 Air side		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro PQS		5	Air side	Carro PQS 5 Air side		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		6	Bodega SCAA	Carro PQS 6 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro PQS		7	Bodega SCAA	Carro PQS 7 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 128.000	$ 102.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carrusel transportador de equipaje		1	Sala de llegadas	Carrusel transportador de equipaje 1 Sala de llegadas		Glidepath	Sin Modelo	Acero Inoxidable	$ 840.000	$ 672.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Compactador de basura		1	Sala de Basura P.T.A.S.	Compactador de basura 1 Sala de Basura P.T.A.S.		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 300.000	$ 240.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Compresor		1	PTAS	Compresor 1 PTAS		Bar	Ub-55	Gris	$ 320.000	$ 256.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		1	Sala de Basura P.T.A.S.	Contenedor de Basura - 1100 lt 1 Sala de Basura P.T.A.S.		Generico	Generico	Verde	$ 20.640	$ 16.512	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		2	Sala de Basura P.T.A.S.	Contenedor de Basura - 1100 lt 2 Sala de Basura P.T.A.S.		Generico	Generico	Verde	$ 20.640	$ 16.512	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		3	Sala de Basura P.T.A.S.	Contenedor de Basura - 1100 lt 3 Sala de Basura P.T.A.S.		Generico	Generico	Verde	$ 20.640	$ 16.512	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Contenedor de Basura - 660 lt		1	Sala de Basura P.T.A.S.	Contenedor de Basura - 660 lt 1 Sala de Basura P.T.A.S.		Generico	Generico	Verde	$ 82.000	$ 65.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 660 lt		2	Sala de Basura - Terminal de Pasajeros	Contenedor de Basura - 660 lt 2 Sala de Basura - Terminal de Pasajeros		Generico	Generico	Verde	$ 82.000	$ 65.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 660 lt		3	Sala de Basura - Terminal de Pasajeros	Contenedor de Basura - 660 lt 3 Sala de Basura - Terminal de Pasajeros		Generico	Generico	Verde	$ 82.000	$ 65.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 660 lt		4	Sala de Basura - Terminal de Pasajeros	Contenedor de Basura - 660 lt 4 Sala de Basura - Terminal de Pasajeros		Generico	Generico	Verde	$ 82.000	$ 65.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 660 lt		5	Sala de Basura P.T.A.S.	Contenedor de Basura - 660 lt 5 Sala de Basura P.T.A.S.		Generico	Generico	Verde	$ 82.000	$ 65.600	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cortinas de Aire		1	Bodega SCAA	Cortinas de Aire 1 Bodega SCAA		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°21'05.7"S 70°20'00.8"W
Cortinas de Aire		2	Bodega SCAA	Cortinas de Aire 2 Bodega SCAA		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°21'05.7"S 70°20'00.8"W
Cortinas de Aire		3	Embarque	Cortinas de Aire 3 Embarque		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°21'05.7"S 70°20'00.8"W
Cortinas de Aire		4	Embarque	Cortinas de Aire 4 Embarque		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°21'05.7"S 70°20'00.8"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Cortinas de Aire		5	Hall Público Primer Nivel	Cortinas de Aire 5 Hall Público Primer Nivel		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cortinas de Aire		6	Hall Público Primer Nivel	Cortinas de Aire 6 Hall Público Primer Nivel		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cortinas de Aire		7	Hall Público Primer Nivel	Cortinas de Aire 7 Hall Público Primer Nivel		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cortinas de Aire		8	Hall Público Primer Nivel	Cortinas de Aire 8 Hall Público Primer Nivel		Midea	Sin Modelo	Blanco	$ 58.000	$ 46.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Cortinas de Aire		18	Bodega SCAA	Cortinas de Aire 18 Bodega SCAA		Tecnoair	Sin Modelo	Blanco	$ 24.000	$ 19.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Counters Líneas Aéreas		1	Embarque	Counters Líneas Aéreas 1 Embarque		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 17.600	$ 14.080	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Counters Líneas Aéreas		1	Embarque	Counters Líneas Aéreas 1 Embarque		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 17.600	$ 14.080	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Counters Líneas Aéreas		1	Embarque	Counters Líneas Aéreas 1 Embarque		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 17.600	$ 14.080	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Counters Líneas Aéreas		1	Sala de Llegadas	Counters Líneas Aéreas 1 Sala de Llegadas		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 17.600	$ 14.080	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Depósito cloro 150 lt.		1	Planta de Potabilización	Depósito cloro 150 lt. 1 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 48.000	$ 38.400	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Depósito 150 lt.		2	PTAS	Depósito 150 lt. 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 68.000	$ 54.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Depósito quimico		1	PTAS	Depósito quimico 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 48.000	$ 38.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Depósito quimico		2	PTAS	Depósito quimico 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 48.000	$ 38.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Depósito químicos		3	PTAS	Depósito químicos 3 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 48.000	$ 38.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Dosificador eléctrico		1	PTAS	Dosificador eléctrico 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 84.000	$ 67.200	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Desfibrilador		1	Hall Público Primer Nivel	Desfibrilador 1 Hall Público Primer Nivel		Samaritan	PAD P500	Amarillo/Gris	$ 547.899	$ 438.319	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Desfibrilador		2	Sala de embarque segundo nivel	Desfibrilador 2 Sala de embarque segundo nivel		Heartsine	Samaritan PAD 500 P	blanco		$ 1.080.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Electrobombas		1	PTAS	Electrobombas 1 PTAS		Pedrollo	Pump 32/200b	Azul	$ 72.000	$ 57.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Electrobombas		2	PTAS	Electrobombas 2 PTAS		Pedrollo	Pump 32/200b	Azul	$ 72.000	$ 57.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Equipo de Aire Acondionado Tipo Split		1	Oficina Administración	Equipo de Aire Acondionado Tipo Split 1 Oficina Administración		Ika	Sin Modelo	Blanco	$ 103.600	$ 82.880	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Equipo de Aire Acondionado Tipo Split		2	Oficina Administración	Equipo de Aire Acondionado Tipo Split 2 Oficina Administración		Ika	Sin Modelo	Blanco	$ 103.600	$ 82.880	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Equipo de Aire Acondionado Tipo Split		3	Oficina Administración	Equipo de Aire Acondionado Tipo Split 3 Oficina Administración		Ika	Sin Modelo	Blanco	$ 103.600	$ 82.880	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Equipo de Aire Acondionado Tipo Split		4	Oficina Administración	Equipo de Aire Acondionado Tipo Split 4 Oficina Administración		Ika	Sin Modelo	Blanco	$ 103.600	$ 82.880	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Equipo estanco simple		1	PTAS	Equipo estanco simple 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 3.196	$ 2.557	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Equipo estanco simple		2	PTAS	Equipo estanco simple 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 3.196	$ 2.557	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Equipo estanco simple		3	PTAS	Equipo estanco simple 3 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 3.196	$ 2.557	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Escritorio		1	Oficina IF	Escritorio 1 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 68.000	$ 54.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Escritorio		2	Oficina IF	Escritorio 2 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 68.000	$ 54.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Escritorio		3	Oficina IF	Escritorio 3 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 68.000	$ 54.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Escritorio con cajón		1	Oficina IF	Escritorio con cajón 1 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 100.000	$ 80.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Escritorio con cajón		2	Oficina IF	Escritorio con cajón 2 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 100.000	$ 80.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Escritorio Modular		1	Oficina IF	Escritorio Modular 1 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Alerce	$ 120.000	$ 96.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Espejo Inclinado Minusválidos		1	Sala de Llegadas	Espejo Inclinado Minusválidos 1 Sala de Llegadas		Sin Marca	Sin Modelo	Sin color	$ 48.000	$ 38.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Espejo Inclinado Minusválidos		1	Embarque	Espejo Inclinado Minusválidos 1 Embarque		Sin Marca	Sin Modelo	Sin color	$ 48.000	$ 38.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Espejo Inclinado Minusválidos		1	Hall Público Primer Nivel	Espejo Inclinado Minusválidos 1 Hall Público Primer Nivel		Sin Marca	Sin Modelo	Sin color	$ 48.000	$ 38.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Estanque decantador		1	PTAS	Estanque decantador 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 128.000	$ 102.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Estanque Hidroneumático 1000 lt.		1	Planta de Potabilización	Estanque Hidroneumático 1000 lt. 1 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Rojo	$ 160.000	$ 128.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Estanque Hidroneumático 1000 lt.		2	Planta de Potabilización	Estanque Hidroneumático 1000 lt. 2 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Rojo	$ 160.000	$ 128.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Estanque Hidroneumático		1	PTAS	Estanque Hidroneumático 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Rojo	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Extintor CO2		4	Embarque	Extintor CO2 4 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor CO2		5	Sala de Llegadas	Extintor CO2 5 Sala de Llegadas		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor CO2		6	Bodega SCAA	Extintor CO2 6 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor CO2		7	Facturado	Extintor CO2 7 Facturado		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor CO2		8	Bodega SCAA	Extintor CO2 8 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor CO2		9	Preembarque	Extintor CO2 9 Preembarque		Generico	Generico	Rojo	$ 23.476	$ 18.781	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Extintor PQS		1	Hall Público Primer Nivel	Extintor PQS 1 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		2	Hall Público Primer Nivel	Extintor PQS 2 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		3	Hall Público Primer Nivel	Extintor PQS 3 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		11	Hall Público Primer Nivel	Extintor PQS 11 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		12	Pasillo Líneas Aéreas	Extintor PQS 12 Pasillo Líneas Aéreas		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		13	Sala de Llegadas	Extintor PQS 13 Sala de Llegadas		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		14	Bodega SCAA	Extintor PQS 14 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		15	Embarque	Extintor PQS 15 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		16	Embarque	Extintor PQS 16 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Extintor PQS		17	Embarque	Extintor PQS 17 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		18	Embarque	Extintor PQS 18 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		19	Embarque	Extintor PQS 19 Embarque		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		20	Bodega SCAA	Extintor PQS 20 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		21	Bodega SCAA	Extintor PQS 21 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		22	Bodega SCAA	Extintor PQS 22 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		23	Bodega SCAA	Extintor PQS 23 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		24	Sala de Llegadas	Extintor PQS 24 Sala de Llegadas		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		25	Sala de Llegadas	Extintor PQS 25 Sala de Llegadas		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Extintor PQS		26	Bodega SCAA	Extintor PQS 26 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		29	Bodega SCAA	Extintor PQS 29 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		30	Bodega SCAA	Extintor PQS 30 Bodega SCAA		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		31	PTAS	Extintor PQS 31 PTAS		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS		32	Planta de Potabilización	Extintor PQS 32 Planta de Potabilización		Generico	Generico	Rojo	$ 9.520	$ 7.616	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Filtro de prensa		1	PTAS	Filtro de prensa 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Verde	$ 392.000	$ 313.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Filtros de cuarzo (doble)		1	PTAS	Filtros de cuarzo (doble) 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Rojo	$ 56.000	$ 44.800	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Flujómetro		1	PTAS	Flujómetro 1 PTAS		Siemens	Mag 5000	Gris/Azul	$ 52.000	$ 41.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
HPE DL380 Gen10 6130 1P 64G Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	HPE DL380 Gen10 6130 1P 64G Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		HPE	Serie 2M293502VP	Negro	$ 3.100.000	$ 2.480.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
HPE DL380 Gen10 6130 1P 64G Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		2	Sala Servidores	HPE DL380 Gen10 6130 1P 64G Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 2 Sala Servidores		HPE	Serie 2M293502VN	Negro	$ 3.100.000	$ 2.480.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
HPE MSA 2050 SAN DC SFF Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	HPE MSA 2050 SAN DC SFF Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		HPE	Serie 2S6930B124	Negro	$ 2.065.000	$ 1.652.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
HPE StoreEasy 1660 16TB SAS Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	HPE StoreEasy 1660 16TB SAS Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		HPE	Serie 2M293501XN	Blanco	$ 4.650.000	$ 3.720.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Impresora Fiscal		1	Mesón informaciones	Impresora Fiscal 1 Mesón informaciones		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 140.000	$ 112.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Impresora Ticket estacionamiento		1	Mesón informaciones	Impresora Ticket estacionamiento 1 Mesón informaciones		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 140.000	$ 112.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Incinerador		1	PTAS	Incinerador 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 2.600.000	$ 2.080.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Incinerador		2	PTAS	Incinerador 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 2.600.000	$ 2.080.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Intercomunicador de barreras estacionamiento		1	Mesón informaciones	Intercomunicador de barreras estacionamiento 1 Mesón informaciones		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 11.200	$ 8.960	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Interruptor de nivel		1	Planta de elevación	Interruptor de nivel 1 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Azul	$ 6.236	$ 4.989	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Interruptor de nivel		2	Planta de elevación	Interruptor de nivel 2 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Azul	$ 6.236	$ 4.989	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Interruptor de nivel		3	Planta de elevación	Interruptor de nivel 3 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Azul	$ 6.236	$ 4.989	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Interruptor de nivel		1	Bodega SCAA	Interruptor de nivel 1 Bodega SCAA		Sin Marca	Sin Modelo	Azul	$ 6.236	$ 4.989	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Interruptor de nivel		2	Bodega SCAA	Interruptor de nivel 2 Bodega SCAA		Sin Marca	Sin Modelo	Azul	$ 6.236	$ 4.989	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Letrero Monumental Publicidad		1	Estacionamiento Público	Letrero Monumental Publicidad 1 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 800.000	$ 640.000	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Letrero Monumental Publicidad		1	Frontis Edificio Terminal	Letrero Monumental Publicidad 1 Frontis Edificio Terminal		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 480.000	$ 384.000	18°20'57.1"S 70°20'06.7"W
Luces Obstáculo (Doble)		1	Torre de iluminación N°1	Luces Obstáculo (Doble) 1 Torre de iluminación N°1		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'56.9"S 70°20'09.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luces Obstáculo (Doble)		2	Torre de iluminación N°1	Luces Obstáculo (Doble) 2 Torre de iluminación N°1		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'56.9"S 70°20'09.3"W
Luces Obstáculo (Doble)		1	Torre de iluminación N°2	Luces Obstáculo (Doble) 1 Torre de iluminación N°2		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'58.4"S 70°20'10.1"W
Luces Obstáculo (Doble)		2	Torre de iluminación N°2	Luces Obstáculo (Doble) 2 Torre de iluminación N°2		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'58.4"S 70°20'10.1"W
Luces Obstáculo (Doble)		1	Torre de iluminación N°3	Luces Obstáculo (Doble) 1 Torre de iluminación N°3		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'59.8"S 70°20'10.7"W
Luces Obstáculo (Doble)		2	Torre de iluminación N°3	Luces Obstáculo (Doble) 2 Torre de iluminación N°3		Cooper	Crouse hinds	Roja	$ 72.000	$ 57.600	18°20'59.8"S 70°20'10.7"W
01 Luminaria 12 Mts. Led 150W		5	Planta de Potabilización	01 Luminaria 12 Mts. Led 150W 5 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 34.400	$ 27.520	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Luminaria Estanco Exterior		1	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 1 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		2	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 2 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		3	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 3 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		4	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 4 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		5	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 5 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		6	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 6 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		7	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 7 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		8	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 8 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		9	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 9 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		10	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 10 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		11	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 11 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		12	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 12 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		13	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 13 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		14	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 14 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		15	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 15 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		16	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 16 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		17	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 17 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		18	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 18 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		19	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 19 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		20	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 20 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		21	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 21 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		22	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 22 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		23	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 23 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		24	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 24 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		25	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 25 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		26	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 26 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		27	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 27 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		28	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 28 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		29	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 29 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		30	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 30 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		31	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 31 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		32	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 32 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		33	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 33 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		34	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 34 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		35	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 35 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		36	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 36 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		37	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 37 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		38	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 38 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		39	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 39 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		40	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 40 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		41	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 41 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		42	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 42 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Luminaria Estanco Exterior		43	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 43 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		44	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 44 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		45	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 45 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Luminaria Estanco Exterior		46	Estacionamiento Público	Luminaria Estanco Exterior 46 Estacionamiento Público		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 3.196	$ 2.557	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Malla mosquitera		1	PTAS	Malla mosquitera 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 540.000	$ 432.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Mesas Cuadradas		1	Oficina SCAA	Mesas Cuadradas 1 Oficina SCAA		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		2	Oficina IF	Mesas Cuadradas 2 Oficina IF		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		3	Oficina IF	Mesas Cuadradas 3 Oficina IF		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Mesas Cuadradas		1	Oficina Administración	Mesas Cuadradas 1 Oficina Administración		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		1	Facturado	Mesas Cuadradas 1 Facturado		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		2	Informaciones	Mesas Cuadradas 2 Informaciones		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		1	Oficina AVSEC	Mesas Cuadradas 1 Oficina AVSEC		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		2	Oficina AVSEC	Mesas Cuadradas 2 Oficina AVSEC		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		3	Oficina AVSEC	Mesas Cuadradas 3 Oficina AVSEC		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesas Cuadradas		4	Oficina AVSEC	Mesas Cuadradas 4 Oficina AVSEC		Generico	Generico	Alerce	$ 19.996	$ 15.997	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Mesón Revisión		1	Facturado	Mesón Revisión 1 Facturado		Generico	Generico	Blanco	$ 13.600	$ 10.880	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Módulo 10GB para switch CISCO 3850-24T Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	Módulo 10GB para switch CISCO 3850-24T Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		CISCO	Catalyst 3850	Blanco	$ 718.097	$ 574.477	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Módulo 10GB para switch CISCO 3850-24T Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		2	Sala Servidores	Módulo 10GB para switch CISCO 3850-24T Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 2 Sala Servidores		CISCO	Catalyst 3850	Blanco	$ 718.097	$ 574.477	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Módulo Lector de tiempo remanente con guiado de voz		1	Acceso Estacionamiento público simple	Módulo Lector de tiempo remanente con guiado de voz 1 Acceso Estacionamiento público simple		Amano	Sin Modelo	Amarillo	$ 84.000	$ 67.200	18°20'57.3"S 70°20'05.6"W
Motobomba centrifuga		1	Planta de Potabilización	Motobomba centrifuga 1 Planta de Potabilización		Pentax	CM40-200A	Azul	$ 84.000	$ 67.200	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Motobomba centrifuga		2	Planta de Potabilización	Motobomba centrifuga 2 Planta de Potabilización		Pentax	CM40-200A	Azul	$ 84.000	$ 67.200	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Motobomba centrifuga		3	Planta de Potabilización	Motobomba centrifuga 3 Planta de Potabilización		Pedrollo	F40/200 A	Azul	$ 84.000	$ 67.200	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Motobomba centrifuga		4	Planta de Potabilización	Motobomba centrifuga 4 Planta de Potabilización		Pedrollo	F40/200 A	Azul	$ 84.000	$ 67.200	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Motor eléctrica bomba general		1	Planta de Potabilización	Motor eléctrica bomba general 1 Planta de Potabilización		Marathon	404TSTDS4017AP-W	Roja	$ 640.000	$ 512.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Motor soplador		1	PTAS	Motor soplador 1 PTAS		Weg	254T	Azul	$ 132.000	$ 105.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Motor soplador		2	PTAS	Motor soplador 2 PTAS		Weg	254T	Azul	$ 132.000	$ 105.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Nuevo mesón de Informaciones		1	Hall Público Primer Nivel	Nuevo mesón de Informaciones 1 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Blanco	$ 4.604.444	$ 3.683.555	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Pantalla FIDS		1	Bodega SCAA	Pantalla FIDS 1 Bodega SCAA		PHILIPS	BDL4650EL	Negro	$ 60.000	$ 48.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Pantalla FIDS		2	Sala de Llegadas	Pantalla FIDS 2 Sala de Llegadas		PHILIPS	50PULG.	Negro	$ 71.600	$ 57.280	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Pantalla FIDS		3	Bodega SCAA	Pantalla FIDS 3 Bodega SCAA		PHILIPS	BDL4650EL	Negro	$ 60.000	$ 48.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Pantalla FIDS		4	Bodega SCAA	Pantalla FIDS 4 Bodega SCAA		PHILIPS	BDL4650EL	Negro	$ 60.000	$ 48.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Pantalla FIDS		5	Bodega SCAA	Pantalla FIDS 5 Bodega SCAA		PHILIPS	BDL4650EL	Negro	$ 91.996	$ 73.597	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Pantalla FIDS		6	Oficina SCAA	Pantalla FIDS 6 Oficina SCAA		Samsung	Profesional 55 pulg.	Negro	$ 516.000	$ 412.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		1	SSHH Hall Público Primer Nivel	Secador de Manos eléctrico 1 SSHH Hall Público Primer Nivel		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		2	SSHH sala llegada	Secador de Manos eléctrico 2 SSHH sala llegada		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		3	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 3 Bodega SCAA		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		1	SSHH sala llegada	Secador de Manos eléctrico 1 SSHH sala llegada		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		2	SSHH sala llegada	Secador de Manos eléctrico 2 SSHH sala llegada		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		3	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 3 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		4	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 4 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Secador de Manos eléctrico		1	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 1 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		1	SSHH Hall Público Primer Nivel	Secador de Manos eléctrico 1 SSHH Hall Público Primer Nivel		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		2	SSHH Embarque	Secador de Manos eléctrico 2 SSHH Embarque		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		3	SSHH Hall Público Primer Nivel	Secador de Manos eléctrico 3 SSHH Hall Público Primer Nivel		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		4	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 4 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		6	SSHH Embarque	Secador de Manos eléctrico 6 SSHH Embarque		Airolite	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		7	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 7 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		1	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 1 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Secador de Manos eléctrico		2	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 2 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Secador de Manos eléctrico		3	Bodega SCAA	Secador de Manos eléctrico 3 Bodega SCAA		American Dryer	Sin Modelo	Blanco	$ 28.000	$ 22.400	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		1	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 1 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		2	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 2 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		3	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 3 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		4	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 4 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		5	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 5 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		6	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 6 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla de espera 4 asientos		7	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 7 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		8	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 8 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		9	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 9 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		10	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 10 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		11	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 11 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		12	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 12 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		13	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 13 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		14	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 14 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla de espera 4 asientos		15	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 15 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		16	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 16 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		17	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 17 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		18	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 18 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		19	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 19 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		20	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 20 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		21	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 21 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		22	Hall Público Primer Nivel	Silla de espera 4 asientos 22 Hall Público Primer Nivel		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla de espera 4 asientos		23	Embarque	Silla de espera 4 asientos 23 Embarque		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		24	Embarque	Silla de espera 4 asientos 24 Embarque		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		25	Embarque	Silla de espera 4 asientos 25 Embarque		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		26	Embarque	Silla de espera 4 asientos 26 Embarque		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		27	Embarque	Silla de espera 4 asientos 27 Embarque		Generico	Generico	Negro	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		28	Embarque	Silla de espera 4 asientos 28 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		29	Embarque	Silla de espera 4 asientos 29 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		30	Embarque	Silla de espera 4 asientos 30 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla de espera 4 asientos		31	Embarque	Silla de espera 4 asientos 31 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		32	Embarque	Silla de espera 4 asientos 32 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		33	Embarque	Silla de espera 4 asientos 33 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		34	Embarque	Silla de espera 4 asientos 34 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		35	Embarque	Silla de espera 4 asientos 35 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		36	Embarque	Silla de espera 4 asientos 36 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		37	Embarque	Silla de espera 4 asientos 37 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		38	Embarque	Silla de espera 4 asientos 38 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla de espera 4 asientos		39	Embarque	Silla de espera 4 asientos 39 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		40	Embarque	Silla de espera 4 asientos 40 Embarque		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla de espera 4 asientos		45	AVSEC	Silla de espera 4 asientos 45 AVSEC		Generico	Generico	Café	$ 18.399	$ 14.719	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla Giratoria		1	Oficina IF	Silla Giratoria 1 Oficina IF		Generico	Generico	Negro	$ 34.753	$ 27.803	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla Giratoria		2	Oficina IF	Silla Giratoria 2 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 17.372	$ 13.897	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla Giratoria		3	Oficina IF	Silla Giratoria 3 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 17.372	$ 13.897	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla Giratoria		4	Oficina IF	Silla Giratoria 4 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 17.372	$ 13.897	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla Giratoria		5	Oficina IF	Silla Giratoria 5 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 17.372	$ 13.897	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla Giratoria		6	Oficina IF	Silla Giratoria 6 Oficina IF		Sin Marca	Sin Modelo	Negro	$ 17.372	$ 13.897	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Sistema de refrigeración		1	Sala de Basura P.T.A.S.	Sistema de refrigeración 1 Sala de Basura P.T.A.S.		Sin Marca	Sin Modelo	Blanco	$ 1.280.000	$ 1.024.000	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Soplador		1	PTAS	Soplador 1 PTAS		Dresser Roots	Sin Modelo	Azul	$ 352.000	$ 281.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Soplador		2	PTAS	Soplador 2 PTAS		Dresser Roots	Sin Modelo	Azul	$ 352.000	$ 281.600	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Switch CISCO catalyst 2960X-24TS-LL Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	Switch CISCO catalyst 2960X-24TS-LL Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		CISCO	Catalyst 2960X	Negro	$ 696.069	$ 556.855	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Tablero control		1	Quebrada escrito	Tablero control 1 Quebrada escrito		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 260.000	$ 208.000	18°19'29.3"S 70°20'22.6"W
Tablero control bomba jockey		1	Planta de Potabilización	Tablero control bomba jockey 1 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 320.000	$ 256.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Tablero control incinerador		1	PTAS	Tablero control incinerador 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 128.000	$ 102.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Tablero control incinerador		2	PTAS	Tablero control incinerador 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 128.000	$ 102.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Tablero control motobomba general		1	Planta de potabilización	Tablero control motobomba general 1 Planta de potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 960.000	$ 768.000	18°21'02.9"S 70°20'04.1"W
Tablero de Control		1	Planta de elevación	Tablero de Control 1 Planta de elevación		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 88.000	$ 70.400	18°20'54.7"S 70°20'05.4"W
Tablero de control Cinta transportadora		1	Air Side	Tablero de control Cinta transportadora 1 Air Side		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 88.000	$ 70.400	18°20'56.4"S 70°20'10.0"W
Tablero eléctrico		1	PTAS	Tablero eléctrico 1 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Tablero eléctrico		2	PTAS	Tablero eléctrico 2 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Tablero eléctrico		3	PTAS	Tablero eléctrico 3 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Tablero eléctrico		4	PTAS	Tablero eléctrico 4 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Tablero eléctrico		5	PTAS	Tablero eléctrico 5 PTAS		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 28.000	$ 22.400	18°20'51.6"S 70°19'56.3"W
Tablero eléctrico Torre de Iluminación		1	Air Side	Tablero eléctrico Torre de Iluminación 1 Air Side		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 88.000	$ 70.400	18°20'56.4"S 70°20'10.0"W
Tablero eléctrico Torre de Iluminación		2	Air Side	Tablero eléctrico Torre de Iluminación 2 Air Side		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 88.000	$ 70.400	18°20'56.4"S 70°20'10.0"W
Tablero eléctrico Torre de Iluminación		3	Air Side	Tablero eléctrico Torre de Iluminación 3 Air Side		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 32.000	$ 25.600	18°20'56.4"S 70°20'10.0"W
UPS Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA		1	Sala Servidores	UPS Servidores sistemas SIC-NS / SAGOA 1 Sala Servidores		APC	3000	Negro	$ 520.000	$ 416.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		1	Bodega SCAA	Antena Wireless 1 Bodega SCAA		CISCO	Meraki MR55	blanco	$ 356.000	$ 284.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		2	Hall Público Primer Nivel	Antena Wireless 2 Hall Público Primer Nivel		CISCO	Meraki MR55	blanco	$ 356.000	$ 284.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		3	Bodega SCAA	Antena Wireless 3 Bodega SCAA		CISCO	Meraki MR55	blanco	$ 356.000	$ 284.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Antena Wireless		4	Bodega SCAA	Antena Wireless 4 Bodega SCAA		CISCO	Meraki MR55	blanco	$ 356.000	$ 284.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		5	Bodega SCAA	Antena Wireless 5 Bodega SCAA		CISCO	Meraki MR55	blanco	$ 356.000	$ 284.800	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		6	Embarque 2do piso	Antena Wireless 6 Embarque 2do piso		CISCO	Meraki MR56	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		7	Embarque 2do piso	Antena Wireless 7 Embarque 2do piso		CISCO	Meraki MR57	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		8	Embarque 2do piso	Antena Wireless 8 Embarque 2do piso		CISCO	Meraki MR58	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		9	Embarque 2do piso	Antena Wireless 9 Embarque 2do piso		CISCO	Meraki MR59	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		10	Hall Público Primer Nivel	Antena Wireless 10 Hall Público Primer Nivel		CISCO	Meraki MR60	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		11	Hall Público Primer Nivel	Antena Wireless 11 Hall Público Primer Nivel		CISCO	Meraki MR61	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Antena Wireless		12	Hall Público Primer Nivel	Antena Wireless 12 Hall Público Primer Nivel		CISCO	Meraki MR62	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Antena Wireless		13	Sala de llegadas	Antena Wireless 13 Sala de llegadas		CISCO	Meraki MR63	blanco		$ 1.597.316	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		7	Salas de Basuras	Contenedor de Basura - 1100 lt 7 Salas de Basuras		Generico	Generico	Verde	$ 284.000	$ 227.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		8	Salas de Basuras	Contenedor de Basura - 1100 lt 8 Salas de Basuras		Generico	Generico	Verde	$ 284.000	$ 227.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Contenedor de Basura - 1100 lt		9	Salas de Basuras	Contenedor de Basura - 1100 lt 9 Salas de Basuras		Generico	Generico	Verde	$ 284.000	$ 227.200	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Bomba sumergible 1 HP 220V 2"		1	PTAS	Bomba sumergible 1 HP 220V 2" 1 PTAS		Pedrollo	VXM10/50-S	Gris	$ 356.302	$ 285.042	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla PC Malla		1	Oficina IF	Silla PC Malla 1 Oficina IF		Alto	Sin Modelo	Negro	$ 33.674	$ 26.939	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla PC Malla		2	Oficina IF	Silla PC Malla 2 Oficina IF		Alto	Sin Modelo	Negro	$ 33.674	$ 26.939	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla PC Malla		3	Oficina IF	Silla PC Malla 3 Oficina IF		Alto	Sin Modelo	Negro	$ 33.674	$ 26.939	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Silla PC Malla		4	Oficina IF	Silla PC Malla 4 Oficina IF		Alto	Sin Modelo	Negro	$ 33.674	$ 26.939	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Silla PC Malla		5	Oficina IF	Silla PC Malla 5 Oficina IF		Alto	Sin Modelo	Negro	$ 33.674	$ 26.939	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Sistema de Control de Bombas AP		1	Planta de Potabilización	Sistema de Control de Bombas AP 1 Planta de Potabilización		Sin Marca	Sin Modelo	Gris	$ 4.905.000	$ 3.924.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		1	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 1 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		2	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 2 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		3	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 3 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		4	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 4 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		5	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 5 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		6	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 6 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		7	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 7 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		8	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 8 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		9	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 9 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		10	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 10 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		11	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 11 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		12	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 12 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		13	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 13 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		14	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 14 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		15	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 15 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		16	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 16 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		17	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 17 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		18	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 18 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		19	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 19 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		20	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 20 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		21	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 21 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		22	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 22 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		23	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 23 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		24	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 24 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		25	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 25 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		26	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 26 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		27	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 27 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		28	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 28 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		29	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 29 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		30	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 30 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		31	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 31 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		32	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 32 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		33	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 33 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		34	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 34 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		35	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 35 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		36	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 36 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		37	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 37 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		38	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 38 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		39	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 39 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		40	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 40 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		41	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 41 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		42	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 42 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		43	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 43 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		44	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 44 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		45	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 45 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		46	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 46 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		47	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 47 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		48	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 48 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		49	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 49 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		50	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 50 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		51	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 51 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		52	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 52 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		53	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 53 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		54	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 54 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		55	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 55 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		56	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 56 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		57	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 57 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		58	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 58 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		59	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 59 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		60	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 60 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		61	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 61 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		62	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 62 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		63	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 63 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		64	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 64 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		65	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 65 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		66	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 66 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		67	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 67 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		68	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 68 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		69	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 69 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		70	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 70 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		71	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 71 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		72	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 72 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		73	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 73 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		74	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 74 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		75	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 75 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		76	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 76 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		77	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 77 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		78	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 78 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		79	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 79 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		80	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 80 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		81	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 81 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		82	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 82 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		83	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 83 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		84	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 84 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		85	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 85 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		86	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 86 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		87	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 87 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		88	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 88 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		89	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 89 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		90	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 90 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		91	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 91 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		92	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 92 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		93	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 93 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		94	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 94 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		95	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 95 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		96	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 96 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		97	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 97 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		98	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 98 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		99	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 99 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		100	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 100 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		101	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 101 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		102	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 102 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		103	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 103 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		104	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 104 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		105	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 105 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		106	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 106 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		107	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 107 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		108	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 108 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		109	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 109 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		110	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 110 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		111	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 111 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		112	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 112 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		113	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 113 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Carro Portaequipajes Acero Galvanizado		114	Terminal de Pasajeros y Exteriores	Carro Portaequipajes Acero Galvanizado 114 Terminal de Pasajeros y Exteriores		Wanzl	Tourist 3000	Galvanizado	$ 214.838	$ 171.870	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Extintor PQS 10 Kg		1	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 1 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		2	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 2 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		3	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 3 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		4	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 4 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		5	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 5 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		6	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 6 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		7	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 7 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Extintor PQS 10 Kg		8	Estacionamiento Público	Extintor PQS 10 Kg 8 Estacionamiento Público		Generico	Generico	Rojo	$ 48.740	$ 38.992	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W
Electrobomba 2HP 380V		1	Planta de elevación	Electrobomba 2HP 380V 1 Planta de elevación		Ebara	DW 200	Gris	$ 1.045.000	$ 836.000	18°20'57.2"S 70°20'08.3"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Artefactos sanitarios		1	Edificio Terminal	Artefactos sanitarios 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 115.089.080	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema Aguas potable		1	Edificio Terminal	Sistema Aguas potable 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 73.147.641	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema alcantarillado		1	Edificio Terminal	Sistema alcantarillado 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 64.858.690	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema de climatización		1	Edificio Terminal	Sistema de climatización 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 1.809.510.205	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema Extinción de incendio		1	Edificio Terminal	Sistema Extinción de incendio 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 737.908.208	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema Detección de incendio		1	Edificio Terminal	Sistema Detección de incendio 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 57.724.649	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema eléctrico		1	Edificio Terminal	Sistema eléctrico 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 559.258.944	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Ascensor		1	Edificio Terminal Hall	Ascensor 1 Edificio Terminal Hall		ORONA	VF.08.10.CC.U1.1015	Cromado		$ 32.973.852	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Ascensor		2	Edificio Terminal Retiro de Equipaje	Ascensor 2 Edificio Terminal Retiro de Equipaje		ORONA	VF.08.10.CC.U1.1015	Cromado		$ 32.973.852	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Escalera mecánica		1	Edificio Terminal Hall	Escalera mecánica 1 Edificio Terminal Hall		CANNY	LINGSHOW KLF30-100M	Negro		$ 52.671.760	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Escalera mecánica		2	Edificio Terminal Retiro de Equipaje	Escalera mecánica 2 Edificio Terminal Retiro de Equipaje		CANNY	LINGSHOW KLF30-100M	Negro		$ 52.671.760	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema PAS		1	Edificio Terminal	Sistema PAS 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 34.783.303	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Carrusel transportador llegada 2		1	Edificio Terminal Retiro de Equipaje	Carrusel transportador llegada 2 1 Edificio Terminal Retiro de Equipaje		Glidepath	-	Acero Inoxidable		$ 188.332.001	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Carrusel transportador llegada 3		2	Edificio Terminal Retiro de Equipaje	Carrusel transportador llegada 3 2 Edificio Terminal Retiro de Equipaje		Glidepath	-	Acero Inoxidable		$ 188.332.001	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Carrusel rodillos sobred.		1	Edificio Terminal Retiro de Equipaje	Carrusel rodillos sobred. 1 Edificio Terminal Retiro de Equipaje		Glidepath	-	Acero Inoxidable		$ 12.500.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema CCTV (Cámaras)		1	Edificio Terminal	Sistema CCTV (Cámaras) 1 Edificio Terminal		DAHUA	DH-IPC-HFW2441T	Blanco		$ 33.972.627	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puente de embarque		1	Plataforma Edificio Terminal	Puente de embarque 1 Plataforma Edificio Terminal		ADELTE	APRON DRIVE/ PBB-145/210-2C Metal	Gris		$ 307.353.360	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puente de embarque		2	Plataforma Edificio Terminal	Puente de embarque 2 Plataforma Edificio Terminal		ADELTE	APRON DRIVE/ PBB-145/210-2C Metal	Gris		$ 307.353.360	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Puente de embarque		4	Plataforma Edificio Terminal	Puente de embarque 4 Plataforma Edificio Terminal		ADELTE	APRON DRIVE/ PBB-145/210-2C Metal	Gris		$ 307.353.360	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Juego Infantil Tren Simple		1	Edificio Terminal primer piso	Juego Infantil Tren Simple 1 Edificio Terminal primer piso		CURUMI	JI-008	-		$ 25.294.090	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Juego Infantil Aruma		2	Edificio Terminal segundo piso	Juego Infantil Aruma 2 Edificio Terminal segundo piso		CURUMI	JI-005	-		$ 25.294.090	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema HVLS		1	Edificio Terminal	Sistema HVLS 1 Edificio Terminal		MACROAIR	AVDX16 AVDX20 AVDX24	-		$ 116.572.654	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Soft Seating		1	Edificio Terminal segundo piso	Soft Seating 1 Edificio Terminal segundo piso		Generico	Generico	-		$ 24.342.386	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		1	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 1 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		2	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 2 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		3	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 3 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		4	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 4 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Banquetas 4U		5	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 5 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		6	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 6 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		7	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 7 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		8	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 8 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		9	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 9 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		10	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 10 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		11	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 11 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		12	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 12 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		13	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 13 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Banquetas 4U		14	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 14 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		15	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 15 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		16	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 16 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		17	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 17 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		18	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 18 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		19	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 19 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		20	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 20 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		21	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 21 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		22	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 22 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Banquetas 4U		23	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 23 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		24	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 24 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		25	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 25 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		26	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 26 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		27	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 27 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		28	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 28 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		29	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 29 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		30	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 30 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		31	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 31 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Banquetas 4U		32	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 32 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		33	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 33 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		34	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 34 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		35	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 35 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		36	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 36 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		37	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 37 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		38	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 38 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		39	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 39 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		40	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 40 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Banquetas 4U		41	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 41 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U		42	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U 42 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.536.767	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		1	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 1 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		2	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 2 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		3	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 3 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		4	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 4 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		5	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 5 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Banquetas 4U para PMR		6	Edificio Terminal segundo piso	Banquetas 4U para PMR 6 Edificio Terminal segundo piso		IMAT	LS-529 YF	Negro		$ 1.844.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema control de acceso		1	Edificio Terminal	Sistema control de acceso 1 Edificio Terminal		DAHUA	DHI-ASI2212H-W / DHI-ASI2212H-DW	Negro		$ 29.826.062	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Señalética		1	Edificio Terminal	Señalética 1 Edificio Terminal		AVACRIL	-	Amarillo / Azul		$ 29.441.624	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sistema FIDS		1	Edificio Terminal	Sistema FIDS 1 Edificio Terminal		Generico	Generico	-		$ 15.073.101	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Counter puente embarque (triple)		1	Edificio Terminal segundo piso	Counter puente embarque (triple) 1 Edificio Terminal segundo piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 5.272.875	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Counter puente embarque (triple)		2	Edificio Terminal segundo piso	Counter puente embarque (triple) 2 Edificio Terminal segundo piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 5.272.875	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Counter puente embarque (triple)		3	Edificio Terminal segundo piso	Counter puente embarque (triple) 3 Edificio Terminal segundo piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 5.272.875	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Counter puente embarque (doble)		4	Edificio Terminal segundo piso	Counter puente embarque (doble) 4 Edificio Terminal segundo piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 3.515.250	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Counter Retiro equipaje (simple)		1	Edificio Terminal primer piso	Counter Retiro equipaje (simple) 1 Edificio Terminal primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.757.625	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Renta Car Modulo		1	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 1 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Renta Car Modulo		2	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 2 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Renta Car Modulo		3	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 3 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Renta Car Modulo		4	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 4 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Renta Car Modulo		5	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 5 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Renta Car Modulo		6	Edificio Terminal Hall primer piso	Renta Car Modulo 6 Edificio Terminal Hall primer piso		Quiero Mueble QM	-	Rojo y Gris		$ 1.186.800	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sofá lactancia		1	Edificio Terminal primer piso sala lactancia Hall	Sofá lactancia 1 Edificio Terminal primer piso sala lactancia Hall		Just Home Collection	PCY010N2SB	Café		$ 79.990	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Sofá lactancia		2	Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto	Sofá lactancia 2 Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto		Just Home Collection	PCY010N2SB	Café		$ 79.990	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		1	Edificio Terminal primer piso baño PMR Hall	Mudador Horizontal 1 Edificio Terminal primer piso baño PMR Hall		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		2	Edificio Terminal primer piso sala lactancia retiro equipaje	Mudador Horizontal 2 Edificio Terminal primer piso sala lactancia retiro equipaje		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		3	Edificio Terminal primer piso baño PMR retiro de equipaje	Mudador Horizontal 3 Edificio Terminal primer piso baño PMR retiro de equipaje		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Mudador Horizontal		4	Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto	Mudador Horizontal 4 Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		5	Edificio Terminal primer piso baño PMR embarque remoto	Mudador Horizontal 5 Edificio Terminal primer piso baño PMR embarque remoto		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		6	Edificio Terminal segundo piso baño PMR Hall	Mudador Horizontal 6 Edificio Terminal segundo piso baño PMR Hall		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Mudador Horizontal		7	Edificio Terminal segundo piso baño PMR embarque	Mudador Horizontal 7 Edificio Terminal segundo piso baño PMR embarque		WORLDDRYER	WD300H000	Gris		$ 297.044	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		1	Edificio Terminal primer piso baño hombres Hall	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 1 Edificio Terminal primer piso baño hombres Hall		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		2	Edificio Terminal primer piso baño mujeres Hall	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 2 Edificio Terminal primer piso baño mujeres Hall		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		3	Edificio Terminal primer piso baño hombres retiro de equipaje	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 3 Edificio Terminal primer piso baño hombres retiro de equipaje		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		4	Edificio Terminal primer piso baño mujeres retiro equipaje	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 4 Edificio Terminal primer piso baño mujeres retiro equipaje		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		5	Edificio Terminal primer piso baño hombre embarque remoto	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 5 Edificio Terminal primer piso baño hombre embarque remoto		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		6	Edificio Terminal primer piso baño mujeres embarque remoto	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 6 Edificio Terminal primer piso baño mujeres embarque remoto		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		7	Edificio Terminal segundo piso baño hombre Hall	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 7 Edificio Terminal segundo piso baño hombre Hall		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		8	Edificio Terminal segundo piso baño mujeres Hall	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 8 Edificio Terminal segundo piso baño mujeres Hall		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		9	Edificio Terminal segundo piso baño hombres embarque	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 9 Edificio Terminal segundo piso baño hombres embarque		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (Jet Hand Dryer)		10	Edificio Terminal segundo piso baño mujeres embarque	Secadores de mano (Jet Hand Dryer) 10 Edificio Terminal segundo piso baño mujeres embarque		EXORIAM	LT5148-2	Gris		$ 530.000	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		1	Edificio Terminal primer piso baño PMR Hall	Secadores de mano (World dryer) 1 Edificio Terminal primer piso baño PMR Hall		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		2	Edificio Terminal primer piso sala lactancia Hall	Secadores de mano (World dryer) 2 Edificio Terminal primer piso sala lactancia Hall		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		3	Edificio Terminal primer piso baño PMR retiro equipaje	Secadores de mano (World dryer) 3 Edificio Terminal primer piso baño PMR retiro equipaje		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		4	Edificio Terminal primer piso baño PMR embarque remoto	Secadores de mano (World dryer) 4 Edificio Terminal primer piso baño PMR embarque remoto		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Secadores de mano (World dryer)		5	Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto	Secadores de mano (World dryer) 5 Edificio Terminal primer piso sala lactancia embarque remoto		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		6	Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 1	Secadores de mano (World dryer) 6 Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 1		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		7	Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 2	Secadores de mano (World dryer) 7 Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 2		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		8	Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 3	Secadores de mano (World dryer) 8 Edificio Terminal primer piso baño estar de losa 3		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		9	Edificio Terminal segundo piso baño PMR Hall	Secadores de mano (World dryer) 9 Edificio Terminal segundo piso baño PMR Hall		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Secadores de mano (World dryer)		10	Edificio Terminal segundo piso baño PMR embarque	Secadores de mano (World dryer) 10 Edificio Terminal segundo piso baño PMR embarque		WASSER	WDDRI0002	Blanco		$ 804.120	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		1	Edificio Terminal primer piso Hall eje 11	Basureros tapa pendulo 1 Edificio Terminal primer piso Hall eje 11		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		2	Edificio Terminal primer piso baño hombres Hall	Basureros tapa pendulo 2 Edificio Terminal primer piso baño hombres Hall		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		3	Edificio Terminal primer piso baño mujeres Hall	Basureros tapa pendulo 3 Edificio Terminal primer piso baño mujeres Hall		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Basureros tapa pendulo		4	Edificio Terminal primer piso retiro de equipaje eje 11	Basureros tapa pendulo 4 Edificio Terminal primer piso retiro de equipaje eje 11		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		5	Edificio Terminal primer piso baño hombres retiro equipaje	Basureros tapa pendulo 5 Edificio Terminal primer piso baño hombres retiro equipaje		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		6	Edificio Terminal primer piso baño mujeres retiro equipaje	Basureros tapa pendulo 6 Edificio Terminal primer piso baño mujeres retiro equipaje		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		7	Edificio Terminal segundo piso baño hombres Hall	Basureros tapa pendulo 7 Edificio Terminal segundo piso baño hombres Hall		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		8	Edificio Terminal segundo piso baño mujeres Hall	Basureros tapa pendulo 8 Edificio Terminal segundo piso baño mujeres Hall		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		9	Edificio Terminal segundo piso puente embarque 1	Basureros tapa pendulo 9 Edificio Terminal segundo piso puente embarque 1		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		10	Edificio Terminal segundo piso puente embarque 4	Basureros tapa pendulo 10 Edificio Terminal segundo piso puente embarque 4		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		11	Edificio Terminal segundo piso embarque eje 5	Basureros tapa pendulo 11 Edificio Terminal segundo piso embarque eje 5		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		12	Edificio Terminal segundo piso embarque eje 6	Basureros tapa pendulo 12 Edificio Terminal segundo piso embarque eje 6		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Basureros tapa pendulo		13	Edificio Terminal segundo piso embarque eje 9	Basureros tapa pendulo 13 Edificio Terminal segundo piso embarque eje 9		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		14	Edificio Terminal segundo piso baño hombres embarque	Basureros tapa pendulo 14 Edificio Terminal segundo piso baño hombres embarque		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		15	Edificio Terminal segundo piso baño mujeres embarque	Basureros tapa pendulo 15 Edificio Terminal segundo piso baño mujeres embarque		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		16	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 16 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		17	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 17 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		18	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 18 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		19	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 19 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		20	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 20 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Basureros tapa pendulo		21	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 21 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Basureros tapa pendulo		22	Edificio Terminal segundo piso área restaurant	Basureros tapa pendulo 22 Edificio Terminal segundo piso área restaurant		INDUCROM	PRAGA	Gris		$ 149.050	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		1	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 6 y 7	Puertas automaticas 1 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 6 y 7		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		2	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 7 y 8	Puertas automaticas 2 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 7 y 8		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		3	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 8 y 9	Puertas automaticas 3 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 8 y 9		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		4	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 11 y 12	Puertas automaticas 4 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 11 y 12		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		5	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 12 y 13	Puertas automaticas 5 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 12 y 13		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		6	Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 13 y 14	Puertas automaticas 6 Edificio Terminal primer piso acceso Hall entre eje 13 y 14		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		7	Edificio Terminal primer piso salida retiro equipaje entre eje 11 y 12	Puertas automaticas 7 Edificio Terminal primer piso salida retiro equipaje entre eje 11 y 12		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		8	Edificio Terminal primer piso salida retiro equipaje entre eje 12 y 13	Puertas automaticas 8 Edificio Terminal primer piso salida retiro equipaje entre eje 12 y 13		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

CATEGORÍA

- Sin cambio
- Inclusiones
- Traslados
- Exclusiones
- Pérdidas por demolición

DESCRIPCIÓN	CAT	NÚMERO	UBICACIÓN	TEXTO	CÓDIGO	MARCA	MODELO	COLOR	VALORIZACIÓN 2024	VALORIZACIÓN 2025	GEOREFERENCIACIÓN
Puertas automaticas		9	Edificio Terminal primer piso acceso retiro equipaje	Puertas automaticas 9 Edificio Terminal primer piso acceso retiro equipaje		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		10	Edificio Terminal primer piso acceso embarque remoto	Puertas automaticas 10 Edificio Terminal primer piso acceso embarque remoto		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		11	Edificio Terminal primer piso salida puente 6 embarque remoto	Puertas automaticas 11 Edificio Terminal primer piso salida puente 6 embarque remoto		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W
Puertas automaticas		12	Edificio Terminal primer piso salida puente 7 embarque remoto	Puertas automaticas 12 Edificio Terminal primer piso salida puente 7 embarque remoto		G-U	GS-100	Blanco		$ 7.133.671	18°20'57.3"S 70°20'08.5"W

ANEXO 29

PLAN DE EMERGENCIAS

SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD

PLAN DE GESTIÓN DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS, CONTINGENCIAS Y/O DESASTRES

CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN:	***PG.10.11.CL-F01 Ed 10***
CARÁCTER:	***Definitivo***
TITULO:	***PLAN DE GESTIÓN DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS, CONTINGENCIAS Y/O DESASTRES***

APROBACION

EDICIÓN	FECHA EDICIÓN	ELABORADO	REVISADO	APROBADO
	12-12-2024	Encargado de prevención de Riesgos SCAA	Gerente de Operaciones SCAA	Gerente General SCAA
09	FECHA EFECTIVIDAD	Ana Álvarez	Manuel Salgado	Luis Guzman
	12-12-2024			

CONTROL DE CAMBIOS DE EDICIONES

EDICIÓN	APARTADO MODIFICADO	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO	FECHA
01	Todos	Entrada en vigor tras revisión del borrador inicial.	25-07-2019
02	Codificación	Cambio de codificación de CH a CL	01-06-2020
03	Todos	Actualización y modificación de acuerdo con el alcance del centro de trabajo SC Aeropuerto Arica S.A.	05-07-2021
04	Todos	Actualización de modificación de acuerdo con nueva sala de embarque y desembarque en el centro de trabajo SC Aeropuerto Arica S.A.	01-08-2022
05	Todos	Actualización de contactos en el centro de trabajo SC y Aeropuerto Arica	28-06-2023
06	Todos	Actualización de conceptos	24-08-2023
07	Múltiples	Según ORD IF CE N°2637/2023 de fecha del 13 de octubre de 2023 (MIN N°771/2023)	06-11-2023
08	Múltiples	Según ORD IF CE N°3503/2024 de fecha del 23 de septiembre de 2024	07-10-2024
09	Todos	Actualización de modificación de acuerdo con nueva sala de embarque y desembarque en el centro de trabajo SC Aeropuerto Arica S.A.	12-12-2024
10	Múltiples	Actualización de modificación de acuerdo con nueva salida de emergencia en la sala de embarque en el centro de trabajo SC Aeropuerto Arica S.A.	01-04-2025

Índice

Contenido

1. INTRODUCCIÓN 3
2. OBJETIVOS 6
2.1 Objetivo General. 6
3. ALCANCE 7
4. DEFINICIONES 8
5. RESPONSABILIDADES 12
5.1. GERENTE GENERAL/GERENTE DE OPERACIONES 12
5.2. ENCARGADO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS 12
5.3. JEFES DE AREA 13
5.4. JEFE DE EMERGENCIA 13
5.5. SUPERVISORES 13
5.6. GRUPO DE EMERGENCIAS/EQUIPO DE ALARMA Y EVACUACIÓN 14
5.7. PERSONAL 14
5.8. VISITANTES 15
6. MÉTODO Y/O DESCRIPCIÓN DEL PROCESO 16
6.1 ORGANIZACIÓN ANTE LA EMERGENCIA 19
6.2 GRUPO DE EMERGENCIAS 20
6.3 VÍAS DE EVACUACIÓN, PUNTOS Y ZONAS DE REUNIÓN 21
¡Error! Marcador no definido.
6.4 FLUJO DE COMUNICACIÓN Y ACCIONES 25
7.1 Botiquines para Primeros Auxilios 26
7.2 Desfibrilador Externo Automático 27
7.3 Extintores 31
10 TIPOS DE EMERGENCIA 33
10.1 EMERGENCIA DE CARÁCTER TRANSVERSAL A LOS SERVICIOS 33
10.2 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS EVENTOS CLIMATICOS 33
10.3 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS INTERRUPCIÓN DE SUMINISTROS /ACTIVIDADES GREMIALES. 34
10.4 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIA EN SERVICIOS ESPECÍFICOS 34
11 PLANES DE ACCIÓN 35
Anexo Cartilla Operacional Plan de Contingencias

1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Emergencias plantea la forma en que **Sociedad ConcesionariaAeropuerto Arica S.A.** planea prever y anticipar los posibles sucesos que puedan alterar su normal funcionamiento respecto al trabajo que se desarrolla en **Aeropuerto Chacalluta de Arica.** Se establecerá una guía metodológica para la preparación y respuesta ante las probables emergencias y contingencias que podamos enfrentar, las cuales pueden alterar el normal desarrollo de nuestra actividad, permitiendo actuar en el mejor tiempo posible, minimizando así las probables consecuencias de daños o pérdidas a las personas y/o pérdidas materiales.

Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A., además, toma conocimiento del **Plan de Emergencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC),** del cual extraeremos algunos puntos relevantes, los cuales formarán parte del presente documento.

INFORMACION DE LA EMPRESA

Responsable del Contrato	Manuel Salgado Figueroa
Teléfono	+56 992260250
Encargado de Prevención de Riesgos	Ana Álvarez Flores
Teléfono	+56 937255548
Razón Social de la Empresa	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
RUT	77.011.942-1
Nombre Contrato	"Concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Ubicación	Av. John Wall sin número.
Región	Arica y Parinacota
Fecha de inicio	20.03.2019
Fecha de término	18.04.2034
Mandante	Dirección General de Aeronáutica Civil
Responsable Mandante	Jefe de Aeropuerto DGAC, Aeropuerto Chacalluta.

DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DE LAS OBRAS E INSTALACIONES

En la actualidad, nuestras instalaciones se emplazan en el recinto Instalación de Faena ubicado en el acceso camino hacia el Aeropuerto, viniendo desde la ciudad de Arica, las que consideran: Oficinas Administrativas, Oficinas de IF y Sacyr Construcción.

En cuanto a las instalaciones en Edificio Terminal, este cuenta con servicios de alimentación, servicios higiénicos, áreas para embarque y desembarque de pasajeros, áreas para personal de líneas áreas y otros servicios, salas de vestir, plantas de potabilización y de tratamiento de agua, bodegas, entre otros.

Cabe mencionar que en la actualidad las Instalaciones del Edificio Terminal Aeroportuario se ven intervenidas en su Sector Sur, donde se desarrollan labores constructivas de remodelación del Edificio, siendo esta una condición que se irá modificando paulatinamente. Es por aquello, que el presente documento se irá modificando cada vez que corresponda entendiendo la lógica anteriormente expuesta**.**

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo General.

Proteger la integridad física y psicológica de todas las personas que se encuentren en las dependencias concesionadas de **Aeropuerto Chacalluta Arica** ante una emergencia, así como también velar por la protección del medio ambiente y los bienes de la empresa, estableciendo una metodología para identificar y responder ante situaciones de emergencias potenciales que pudieran tener un impacto en la Seguridad y Salud en el Trabajo.

2.2 Objetivos Específicos.

- Establecer acciones y metodologías que deberá conocer y aplicar todo el personal de **Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.** que labora directa o indirectamente en estas edificaciones, ya sea personal propio, subcontratistas y/o visitas.
- Asignar las funciones y responsabilidades a todo el personal de Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A., para lograr una evacuación eficaz y eficiente del personal involucrado, como, asimismo, un control de la situación y pronta normalización de los trabajos.
- Reducir las posibilidades de pánico entre las personas, en caso de emergencia, a través del conocimiento de este Plan y de un sistema adecuado de información y difusión.
- Responder ante situaciones de emergencia, especialmente donde exista la potencialidad de generar impactos significativos.

3. ALCANCE

El presente documento debe ser conocido, aplicado y respetado por todo el personal de **Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.** y por los visitantes que se pudiesen encontrar en el momento de la emergencia en las dependencias ubicadas en el Aeropuerto Chacalluta, con dirección Av. John Wall S/ número, ubicado a 18.5 Km al noreste de la ciudad de Arica y al poniente de la ruta 5 Norte, en la Región de Arica y Parinacota.

4. DEFINICIONES

SCAA: Sociedad Concesionaria Aeropuerto Chacalluta Arica.

SGSST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

SENAPRED: Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres.

SINAPRED: Sistema Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres.

Incidente: Evento(s) relacionado(s) con el trabajo, en el (los) que ocurrió o pudo haber ocurrido lesión o enfermedad (independiente de su severidad), o víctima mortal.

NOTA 1 Un accidente es un incidente que da lugar a lesión, enfermedad o víctima mortal.

NOTA 2 Un incidente en el que no hay lesión, enfermedad ni víctima mortal también se puede denominar como “casi accidente” (Situación en la que casi ocurre un accidente).

NOTA 3 Una situación de emergencia es un tipo particular de incidente.

Accidente de Trabajo: Es toda lesión que una persona sufre a causa o con ocasión del trabajo y que le produzca incapacidad o muerte.

Accidente Grave o Fatal: Cualquier accidente del trabajo que:

- Obligue a realizar maniobras de reanimación, u
- Obligue a realizar maniobras de rescate, u
- Ocurra por caída de altura, de más de 1,8 m., o
- Provoque en forma inmediata, amputación o pérdida de cualquier parte del cuerpo, o
- Involucre un número tal de trabajadores que afecte el desarrollo normal de la faena afectada, o Haya provocado la muerte de algún trabajador.

Cuasi accidente: Es un incidente en el cual no se ha producido un daño, deterioro de la salud o fatalidad.

Situación de Emergencia: Es un particular tipo de incidente, es la combinación imprevista de circunstancias que podrán dar por resultado peligro para la vida humana o daño a la propiedad.

Emergencia: Situación de peligro o desastre que requiere una acción inmediata. Es un evento fuera de control que compromete seriamente la integridad física y salud del personal, impacta negativamente el medio ambiente, afecta los bienes de la empresa y la continuidad del negocio.

Desastre: Es un suceso natural o provocado que afecta negativamente y que produce mucho daño o destrucción.

Espacio Común: lugar del edificio al que accede libremente cualquier ocupante, no forma parte de ninguna unidad (habitacional, comercial o de oficinas).

Grupo de Emergencias: Personal designado por la empresa que tiene la misión de apoyar y ejecutar la toma de decisiones del líder de emergencias y que, además, deben tener la capacitación para utilizar los extintores y ordenar al personal durante una evacuación

Incendio: Fuego de grandes proporciones que destruye aquello que no está destinado a quemarse. El surgimiento de un incendio implica la ocurrencia de fuego fuera de control, con riesgo para los

seres vivos, las viviendas y cualquier estructura.

Jefe/Líder de Emergencia: Persona designada por la empresa (por su capacidad de liderazgo y porque entrega confianza y credibilidad hacia el resto de las personas que deberán ser guiadas por ésta), para asumir el rol en momentos críticos. Deberá conocer el Plan de Emergencia del

Aeropuerto de Chacalluta de Arica y tener conocimiento cabal de sus dependencias, del edificio, su entorno, uso de los equipos contra incendio y vías de evacuación.

Plan de evacuación: Es un conjunto de actividades y procedimientos dirigidos a proteger la integridad física del personal que deben tener las empresas, y que deben ser dadas a conocer al momento de ingresar a trabajar a la misma. Es parte integrante del documento Obligación de Informar de los trabajadores.

Punto de Reunión: Lugar de encuentro, tránsito o zona de transferencia de las personas, donde se decide la vía de evacuación más expedita para acceder a la Zona de Reunión establecida.

Sismos: Son aquellos movimientos repentinos de la corteza terrestre, causados por la liberación de presión acumulada a lo largo de fallas geológicas o por la actividad volcánica, teniendo como resultado temblores o sismos, durante los cuales pueden producir sacudidas violentas u ondas de choque.

Terremoto: Un terremoto es el movimiento brusco de la Tierra, causado por la brusca liberación de energía acumulada durante un largo tiempo.

Triángulo de vida: El triángulo (y su espacio interior) que se forma entre el suelo, un mueble (por ejemplo) y un objeto de gran dimensión que caerá y que se apoyará entre el suelo y el mueble.

Evacuación: es la acción de desocupar ordenadamente un lugar en el que se ha declarado una emergencia.

Vía de Evacuación: Camino expedito, continuo y seguro que desde cualquier punto habitable de una edificación conduzca a un lugar seguro (Punto de Reunión y/o Zona de Reunión).

Zona de Reunión (Zona de seguridad): Lugar de encuentro donde las personas evacuadas se reúnen fuera y alejado del edificio y proceden a realizar conteo de ellas y verificar situaciones personales.

Zona Vertical de Seguridad: Espacio Vertical de un edificio (caja de escalas), que desde el nivel superior hasta el de la calle permite a los usuarios protegerse contra los efectos del fuego, el humo, gases y evacuar masiva y rápidamente el inmueble hacia una zona de seguridad o reunión.

Tríptico de emergencia: Herramienta tipo tabla que se encuentra dividida en tres hojas, de forma tal que las laterales puedan doblarse sobre el centro. El tríptico de emergencia se utiliza como herramienta donde se indica e informa como actuar en frente a una emergencia.

Contingencia: Situación que puede suceder o no, especialmente un problema que se plantea de manera no prevista.

Explosiones: Es la liberación simultanea de energía calórica, luminosa y sonora (y posiblemente

de otros tipos) en un intervalo temporal ínfimo.

Derrumbe: Caída accidental de material, que obstruye labores en forma parcial o completa y que no están contemplados dentro de la aplicación de un método de explotación.

Primeros Auxilios: Ayuda inmediata que se le otorga a una víctima por personal previamente

instruido en la materia.

Rescate: Operativo de emergencias en terreno que consiste el retiro de una víctima desde el foco de peligros.

Riesgo: Medida de la posibilidad que ocurra un daño o pérdida, contrastado con las posibles consecuencias.

Rotura de conducciones (aéreas o subterráneas): Es la abertura de grieta o agujero generado en alguna superficie de algún conducto dispuesto para el paso de algún líquido o flujo (gas, agua o alcantarillado).

Señal de Alarma: Acción de dar aviso de evacuación a todo el personal expuesto a una situación de emergencia hacia las zonas de seguridad.

Simulacro: Es la representación y ejecución de respuestas de protección, realizado por unconjunto de personas ante la presencia de una situación de emergencia ficticia, simulando diferentes escenarios cercanos a la realidad con la finalidad de probar y preparar una respuesta eficaz ante posibles situaciones reales.

Escala de RICHTER: Mide la magnitud de un sismo conociendo la energía liberada, de la zona del interior de la tierra donde se inicia la fractura o ruptura de las rocas.

Escala de MERCALLI: Esta mide la intensidad, es decir, la violencia con que se siente un sismo en diversos puntos de la zona afectada.

Apoyo Externo: Se considera a las: Mutualidades, Hospital, Bomberos, Carabineros, Asesores especialistas en materia de control de Emergencias.

Huelga: Es una forma de protesta efectuada por los trabajadores consistente en el cese del trabajo hecho de común acuerdo con el fin de conseguir mejoras laborales y sociales.

Protesta: Es una acción o efecto de protestar o proclamar o declarar un propósito, expresar impetuosamente una queja o disconformidad.

D.G.A.C: Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, es un organismo dependiente de la Fuerza Aérea de Chile y que está encargada de la seguridad aeronáutica del país y la infraestructura aeroportuaria nacional. Tiene su sede en Providencia, Santiago de Chile.

Accidente de Aviación: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave esta lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se

detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(i) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: A) hallarse en la aeronave, o B) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se

(ii) hayan desprendido de la aeronave, o C) por exposición directa al chorro de un reactor.

(iii) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que: A) afectan adversamente su resistencia estructural que: A) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y B). que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

(iv) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Bombero de Aeródromo (personal SSEI): Bombero calificado que demuestra las habilidades y conocimientos necesarios para desempeñarse como miembro de un equipo de salvamento y extinción de incendios de un aeródromo cumpliendo con los requisitos establecidos en el presente apéndice y que ha cumplido con un curso de capacitación certificado por la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA) de la D.G.A.C.

Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA): Procedimientos por los que se coordinan las actividades de los servicios del aeropuerto con las actividades de otros organismos de las poblaciones circundantes que puedan ayudar a responder a una emergencia que ocurra en el aeródromo o en sus cercanías.

5. RESPONSABILIDADES

5.1. GERENTE GENERAL/GERENTE DE OPERACIONES

- Será el responsable de aprobar el presente Plan de Emergencias para ser difundido al personal involucrado directa e indirectamente en el ejercicio de las tareas que en estas oficinas se desarrollan.
- Es un líder natural y responsable por las acciones y decisiones que se deban tomar en caso de emergencias. Contará con la asesoría de Gerente de SST y del encargado de PR.
- Debe mantenerse junto a la jerarquía del liderazgo de la emergencia.
- Debe autorizar los recursos que se hayan establecido como necesarios para la implementación y ejecución del Plan.

5.2. ENCARGADO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

- Es responsable de redactar el presente Plan.
- Implementar el Plan, instruirlo al personal, practicarlo y evaluarlo para someterlo a la mejora continua.
- Genera los informes de simulacros y capacitaciones de cada ejercicio y evalúa las actividades de Simulacro y su efectividad.
- Da a conocer el informe y las conclusiones al personal de Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.
- Revisa el Plan cada vez que se hayan detectado desviaciones o, al menos, una vez por año.

5.3. JEFES DE AREA

- Coordinar la aplicación de las medidas preventivas y correctivas indicadas en el presente plan.
- Avisar al Prevencionista de Riesgos, en caso de ocurrir una emergencia en su área de responsabilidad.
- Definir el tipo de emergencia que se presenta apoyado por el Prevencionista de Riesgos, permitiendo la aplicación de las medidas que se definen para cada caso.
- Facilitar los medios disponibles, como maquinaria y/o personal, para atender emergencias y contingencias que enfrente el proyecto.
- Evacuar a su personal a cargo y terceros que puedan estar en el sector de trabajo asignado.
- Evacuar y evaluar con prontitud las zonas afectadas.
- Ordenar segregar la zona de emergencia.
- Dar aviso al Gerente de Contrato y al Jefe de Emergencias e informar necesidad de servicios a los Organismos de Apoyo tales como Carabineros, Bomberos, etc.
- Completar informe de evaluación de simulacro/emergencia.

5.4. JEFE DE EMERGENCIA

- Dirige la emergencia realizando la toma de decisiones y comunicando las órdenes oportunas.
- Encargado de Informar a Gerente General y Gerente SST y mantiene estrecha comunicación con el Inspector Fiscal. Con ellos va acordando las comunicaciones, acciones iniciales hasta las acciones finales.
- Instruye a los Lideres de Emergencias respecto de las acciones a tomar.
- Conocer cabalmente el Plan de Emergencia del aeropuerto de Chacalluta de Arica.
- Favorecer el entrenamiento en emergencias de las personas que trabajan en el aeropuerto de Chacalluta de Arica.

5.5. SUPERVISORES

- Participar en el proceso de capacitación.
- Preocuparse de mantener despejadas y expeditas las vías de evacuación y zonas de seguridad.

- Participar de las capacitaciones que, en esta materia, se le designen.
- Efectuar un recorrido por las diferentes dependencias de la unidad para tomar nota sobre los riesgos presentes y recursos para controlar una emergencia.

5.6. GRUPO DE EMERGENCIAS/EQUIPO DE ALARMA Y EVACUACIÓN

- Está conformado por los supervisores designados por su jefe de área.
- Controlar las situaciones de emergencia con todos los medios disponibles.
- Conocer y comprender cabalmente el Plan de Emergencias de la empresa para estas instalaciones.
- Conocer el funcionamiento y operación de los equipos contra incendio de su empresa y de las áreas comunes, para lo cual deberán poseer obligatoriamente la instrucción en forma previa de los mismos.
- Son responsables de asegurar una evacuación total y ordenada del centro de trabajo, guiando a las personas a las salidas, con la mayor rapidez, pero evitando en todo momento que cunda el pánico y dando sensación de tranquilidad y dominio de la situación.
- Se dirigirán a requerimiento del líder de Emergencia (jefes de área y prevención deriesgos).
- También comprobar la evacuación de sus zonas y controlar las ausencias en el punto de reunión exterior una vez que se haya realizado la evacuación.

5.7. PERSONAL

- Avisa al líder de Emergencia o algún integrante de los Equipos de Alarma y Evacuación de la ocurrencia de un siniestro.
- Recibe la instrucción de este plan y se compromete a ponerlo en práctica, de manera seria.
- Dar a conocer las propuestas de mejora advertidas en la práctica.
- Participar activamente de los ejercicios de evacuaciones parciales y generales, como de las actividades de capacitación que se realicen.
- Reconocer el Punto de Reunión asignado (punto de encuentro).
- Reportar aquellos incidentes que consideren importantes o necesarios para la “mejora continua” de este Plan.
- No emitir información del incidente o siniestro a los medios de comunicación.

- Apoyar y ayudar en la evacuación de personal con dificultades físicas, como además personas externas a las instalaciones.
- Apoyar con ideas que respectan con su área y lugar de trabajo, detectando acciones y condiciones inseguras.

5.8. VISITANTES

- Cumplir las exigencias y recomendaciones del presente Plan.
- Actuar, ante una emergencia, según las instrucciones impartidas por el Líder de la Emergencia o las Autoridades en Emergencias si han tomado el control.
- No emitir información del incidente o siniestro a los medios de comunicación.

6. MÉTODO Y/O DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

A través de un “Plan de Gestión de Respuesta ante Emergencia, Contingencias y/o Desastres” se busca una gestión racional y organizada de los recursos y la gestión necesaria para enfrentar situaciones de anormalidad, ya detectadas como posibles de ocurrir. Para que el modelo implantado sea eficaz y eficiente deberá desarrollarse en tres etapas.



Etapa preventiva: Es en la cual existe la gestión de la emergencia, contingencia y/o desastre con enfoque en; preparación, formación y entrenamiento preventivo. Sin perjuicio de lo anterior se establecen las siguientes medidas para esta etapa;

- Elaboración y difusión del presente Plan.
- Realizar evaluaciones de riesgos regulares para identificar posibles amenazas y peligros en el lugar de trabajo.
- Realizar y participar de formaciones de manera regular sobre cómo actuar en caso de emergencia, contingencia /o desastre incluyendo la evacuación segura, el uso de equipos de extinción de incendios y primeros auxilios.
- Realizar y participar en simulacros periódicos para practicar los procedimientos de emergencia, contingencias y/o desastres y asegurarse de que todos estén familiarizados con ellos.
- Todos los equipos de seguridad, como extintores de incendios, detectores de humo, alarmas y equipos de primeros auxilios, estén en buen estado de funcionamiento y sean inspeccionados regularmente.
- Establecer un sistema de comunicación claro y efectivo para alertar a las personas trabajadores sobre situaciones de emergencia, contingencias y/o desastres y proporcionar instrucciones claras sobre cómo proceder.
- Asignación de roles, responsabilidades y autoridades específicas a los colaboradores para

la gestión de emergencias, contingencias y/o desastres, incluyendo líderes de evacuación, etc.

- Implementar medidas para respaldar datos importantes y sistemas críticos para minimizar la pérdida en caso de un desastre.
- Revisar los sistemas de detección y extinción de incendios adecuados, y asegúrate de que haya rutas de escape claramente marcadas y despejadas.
- Mantener la infraestructura del lugar de trabajo en buenas condiciones, incluyendo la inspección y reparación regular de edificios, sistemas eléctricos, tuberías de gas, etc.
- Establecer un equipo de gestión de crisis local para coordinar la respuesta en situaciones de emergencia, contingencias y/o desastres y asegurarse de que se tomen decisiones eficaces y rápidas.
- Establecer relaciones con las autoridades locales y los servicios de emergencia para facilitar la coordinación y el apoyo en caso de desastres y/o emergencias mayores.
- Revisar y actualizar periódicamente el plan de emergencia y las medidas preventivas en función de los cambios en el entorno laboral, la legislación y las lecciones aprendidas de simulacros y situaciones reales.
- Promover una cultura de seguridad en el lugar de trabajo fomentando la responsabilidad individual y el compromiso con la seguridad y la salud.

Etapa de reacción: Este proceso comienza en el momento en que se identifica un suceso no previsto capaz de poner en riesgo la integridad de las personas o de la propia organización. Esta incidencia o amenaza llega en forma de “alerta” y puede llegar a conocimiento a través de diferentes canales; Por el propio empleado, por un tercero, a través de sistemas de alertas, por los medios de comunicación o por otras fuentes. Esta etapa se focaliza en salvaguardar la vida de las personas y de la comunidad.

Etapa de contención y recuperación: en esta etapa se activan aquellos modelos de contención **ERIC** o **RICSED** de Mutual de Seguridad según el tipo de evento y donde se gestionan los recursos de mejora donde se determine su pertinencia, esto según la emergencia, contingencia y/o desastre Sin perjuicio de lo anterior se establecen las siguientes medidas para esta etapa;

- Evaluación exhaustiva de los daños causados por la emergencia, contingencia y/o desastre para determinar el alcance de la situación y las áreas que requieren atención prioritaria.
- Revisar y delimitar las áreas seguras para que los empleados puedan reunirse y recibir instrucciones después de la emergencia, contingencia y/o desastre.
- Coordinación del despliegue de recursos humanos y materiales necesarios para abordar la emergencia, contingencia y/o desastre y sus efectos, incluyendo personal de seguridad,

equipos de rescate, suministros médicos, etc.

- Prioriza la restauración de servicios críticos, como electricidad, agua, comunicaciones y servicios de atención médica, para garantizar la seguridad y el bienestar de los empleados.
- Proporcionar apoyo psicológico y asistencia emocional a los empleados afectados por la emergencia o desastre, incluyendo servicios de consejería y atención de salud mental.
- Mantener el flujo de comunicaciones tanto a los empleados y partes interesadas, informando sobre la situación actual, las acciones tomadas y las medidas de seguridad recomendadas durante la etapa de contención y recuperación. (Comité de Crisis “área de comunicaciones”)
- Se debe realizar evaluaciones de riesgos residuales para identificar posibles peligros o amenazas que puedan surgir durante la etapa de recuperación y toma medidas para mitigarlos.
- Restauración gradual de las operaciones normales del lugar de trabajo, priorizando aquellas áreas que sean críticas para la continuidad del negocio.
- Coordinación de la reconstrucción y reparación de infraestructuras dañadas o afectadas por la emergencia, contingencia y/o desastre, asegurándote de cumplir con los estándares de seguridad y salud más las regulaciones aplicables.
- Realiza un aprendizaje y mejora continua por medio de una revisión exhaustiva de la respuesta a la emergencia, contingencia y/o desastre, identificando lecciones aprendidas y áreas de mejora, y utiliza esta información para fortalecer los planes de gestión ante emergencia y/o contingencia y la preparación ante desastres, mediante la gestión del cambio.

6.1 ORGANIZACIÓN ANTE LA EMERGENCIA

Ante una emergencia declarada, el Jefe de Emergencia instruye a los Lideres de Emergencias respecto de las acciones a tomar. A su vez, el Grupo de Emergencias (supervisores), instruye al personal respecto de las acciones a tomar, según lo instruido por el Jefe de Emergencia.

El jefe de Emergencia tendrá subrogantes, los que, ante una ausencia de éste tomarán su puesto. Los subrogantes, en orden de sucesión, son: Jefe de Operaciones y Mantenimiento, Encargado Prevención de Riesgos, y Responsable de AyB.

El jefe de Emergencia debe mantenerse en contacto permanente con el Gerente General y el Jefe de SST, de tal forma, que puedan coordinar las comunicaciones a organismos externos, si procediese, como podría ser en el caso de un accidente grave o fatal. Luego de tener la claridad de la magnitud de la emergencia se da aviso al Inspector Fiscal de lo ocurrido. Ante un simulacro, el personal debe abstenerse de hablar por teléfono o alejarse del grupo.

Todo el personal que presente dificultades permanentes o circunstanciales y que le impidan usar las escaleras para evacuar, deberá informarlo por escrito al Jefe de Emergencias Manuel Salgado Figueroa, correo electrónico manuel.salgado@aeropuertoarica.cl, colocando en copia a David Restrepo, Ana Álvarez y Yoana Núñez, a los correo electrónicos David.Restrepo@aeropuertoarica.cl, Ana.Alvare@aeropuertoarica.cl y yoana.nunez@aeropuertoarica.cl respectivamente, indicando la dificultad, qué requerimiento especial necesita y por qué.

En las evacuaciones del recinto, por la causal que sea, se deberá tener en cuenta la organización que propone el **jefe de emergencia**, que indica lo siguiente:

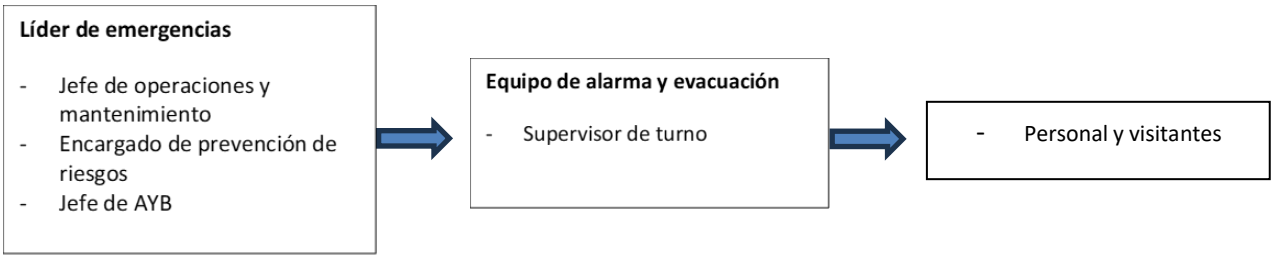


Figura 1 – Estructura organizativa ante la emergencia.

6.2 GRUPO DE EMERGENCIAS

Este es un grupo preparado para actuar ante situaciones como:

- Evacuación.
- Incendios o sismos.
- Accidentes del personal.

Estarán capacitados en:

- Formación para Equipos de Primera Respuesta a Desastres en centros de trabajo.
- Uso y manejo de extintores.
- Primeros auxilios.
- El presente Plan.

Estará conformado por:

- Supervisores de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

Sus actuaciones estarán marcadas por las indicaciones de los Lideres de Emergencias.

Rol durante la emergencia	Titular	Suplente	Contacto
Coordinador General de Emergencia y Evacuación	Manuel Salgado Figueroa (Jefe de emergencias)	• Ana Álvarez • David Restrepo Salazar	M.S. +56992260250 A.A.+56937255548 D.R +56957846127
Equipo de Alarma y Evacuación	Supervisor de turno	Supervisor de turno	+56934448759

Los equipos de alarma y evacuación (Grupo de Emergencias), tras recibir las instrucciones de los líderes de emergencias, deberán dirigir a las personas al Punto de Encuentro de Emergencia.

6.3 VÍAS DE EVACUACIÓN, PUNTOS Y ZONAS DE REUNIÓN

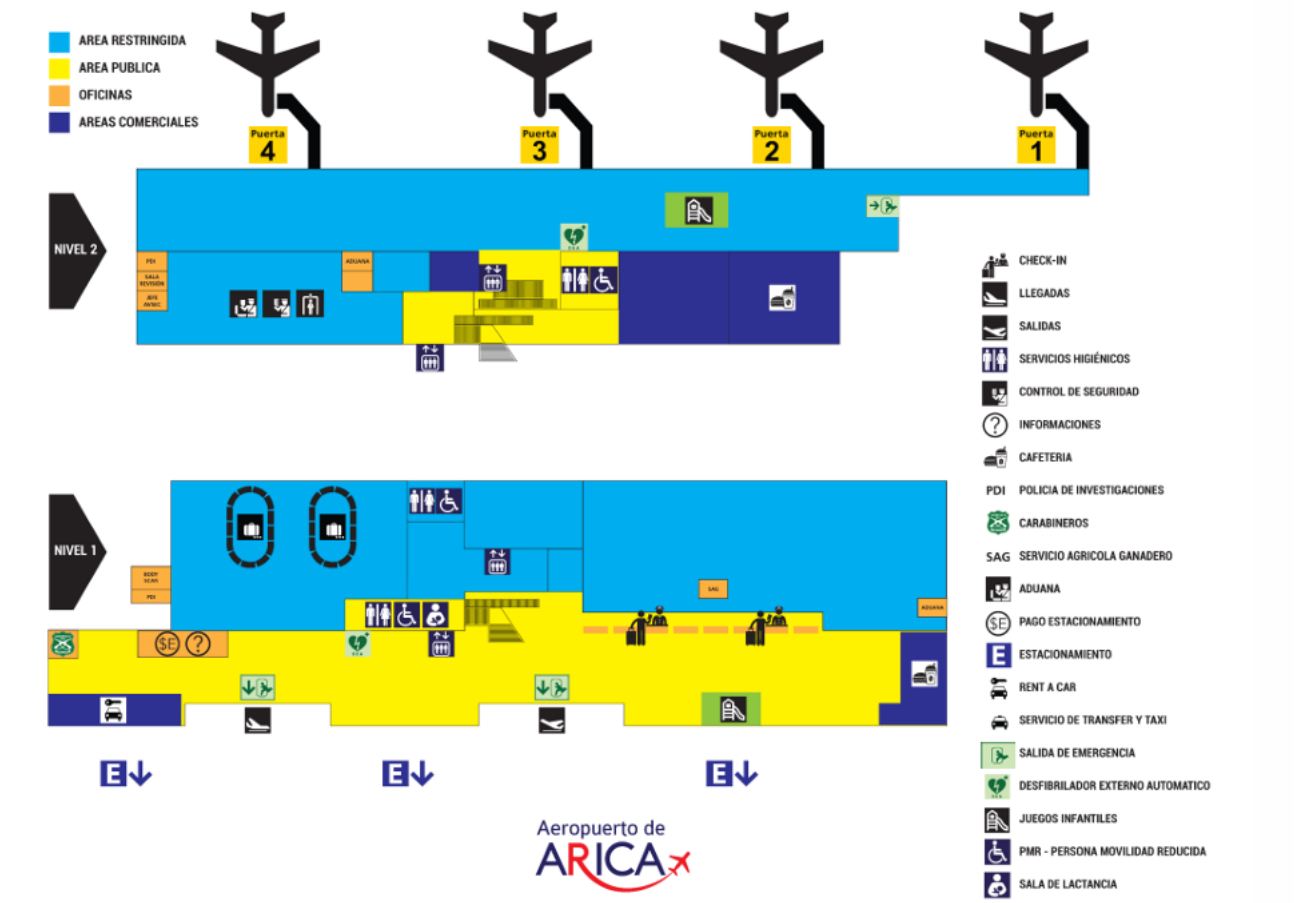


Figura 2 – Plano de Evacuación y medios de emergencia del piso

Los equipos de alarma y evacuación (Grupo de Emergencias), tras recibir las instrucciones de los líderes de emergencias, deberán dirigir a las personas al Punto de Encuentro de Emergencia.

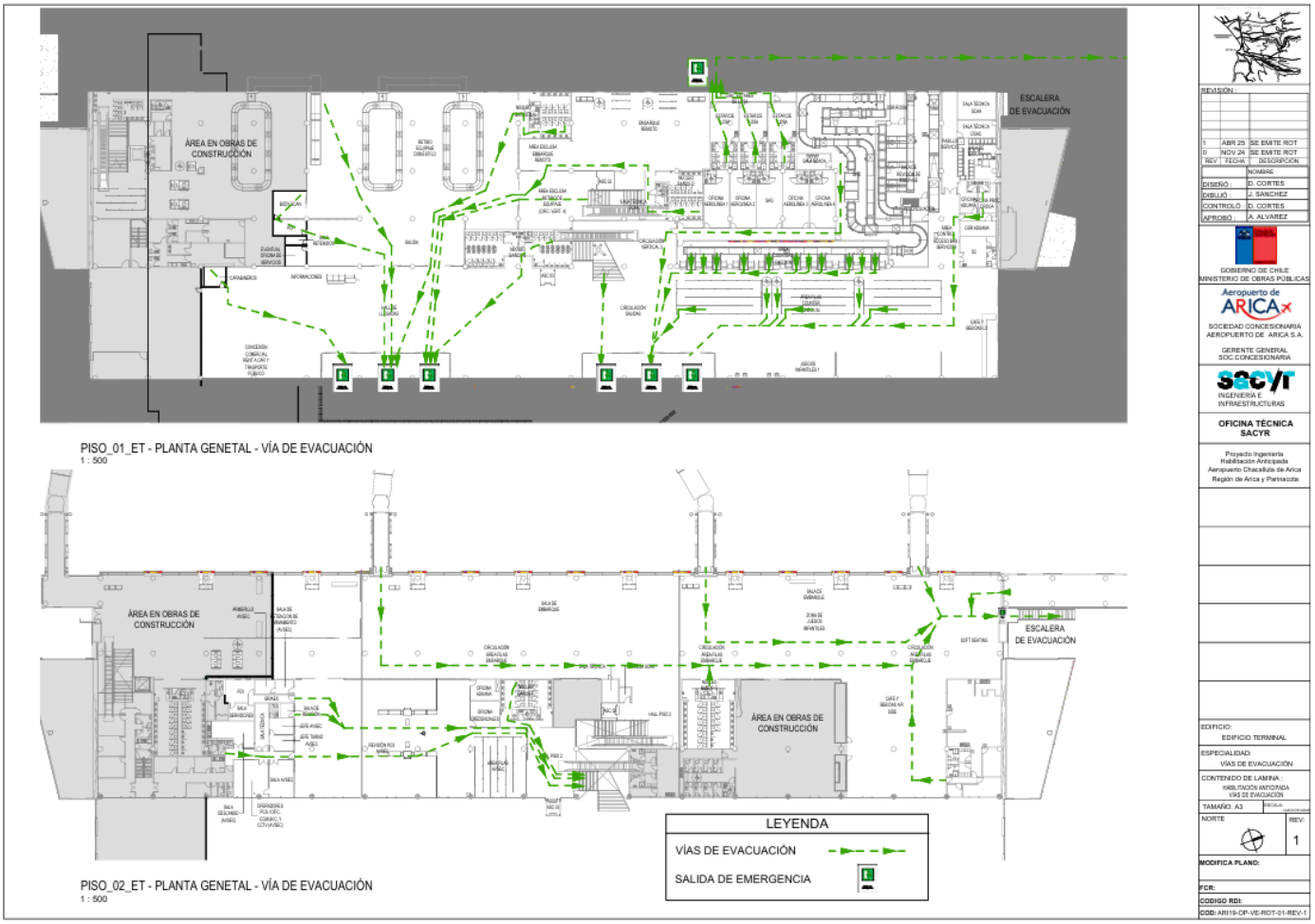


Figura 3 – Flujo de evacuación

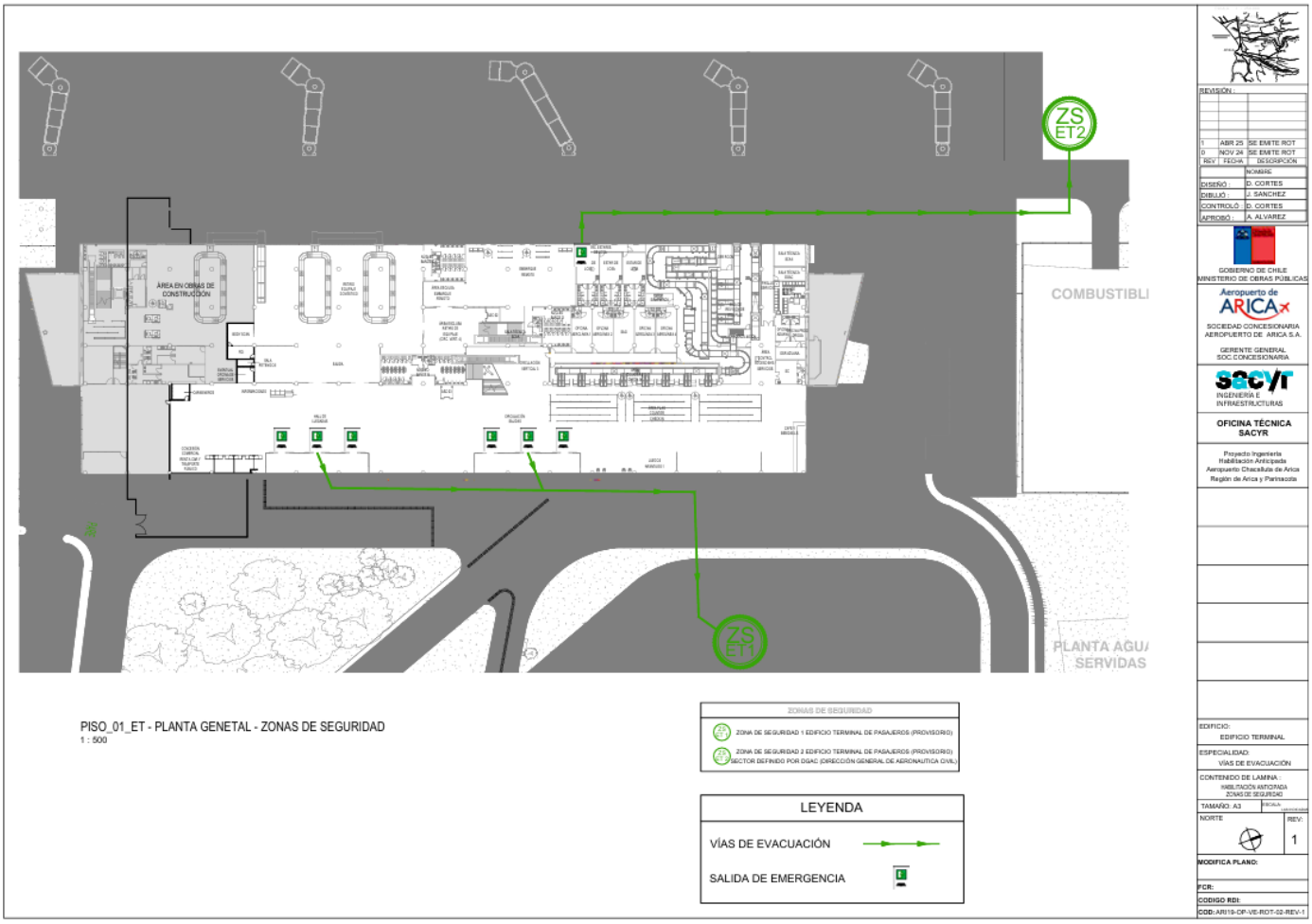


Figura 4 – Punto de encuentro de emergencias (sector estacionamiento)

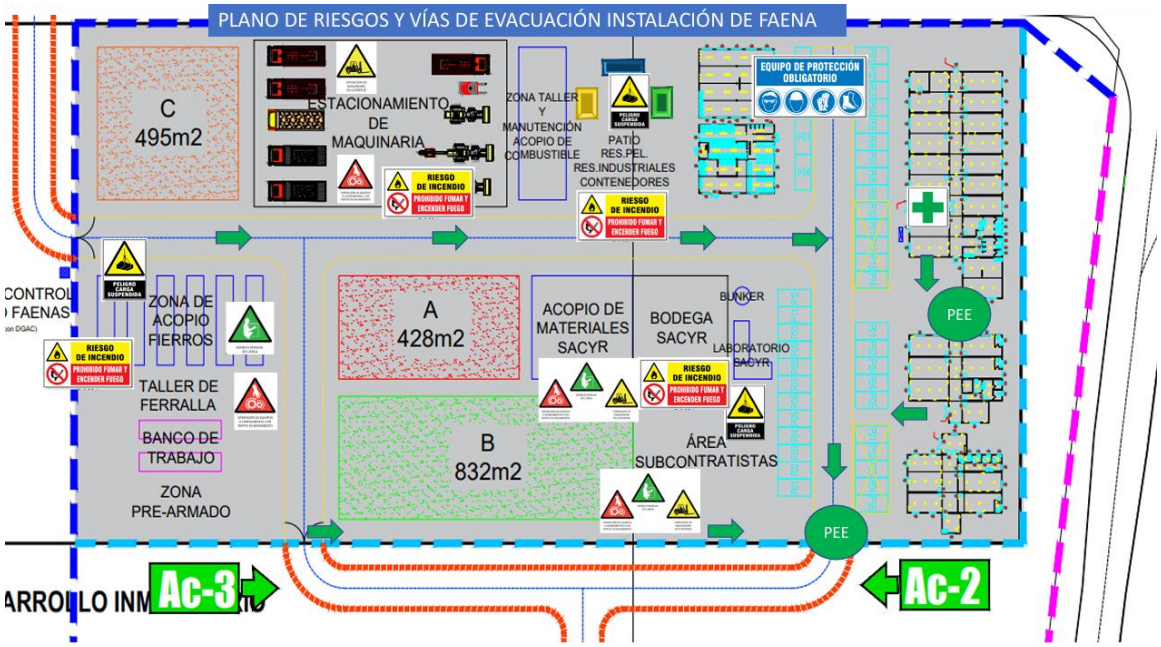


Figura 5 – Plano de evacuación instalación de faena etapa de construcción.

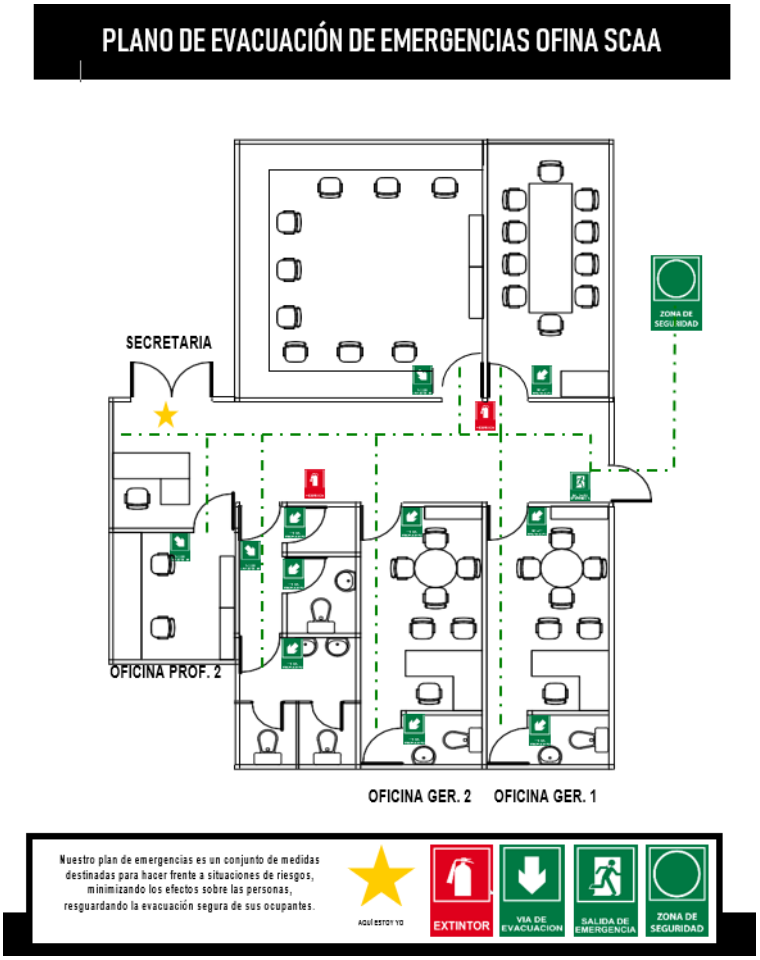


Figura 6 – Plano de evacuación y medios de emergencia OFICINAS INSTALACION DE FAENA

6.4 FLUJO DE COMUNICACIÓN Y ACCIONES

El flujo de comunicación que se manejarán durante una emergencia se llevará a cabo según el siguiente esquema.

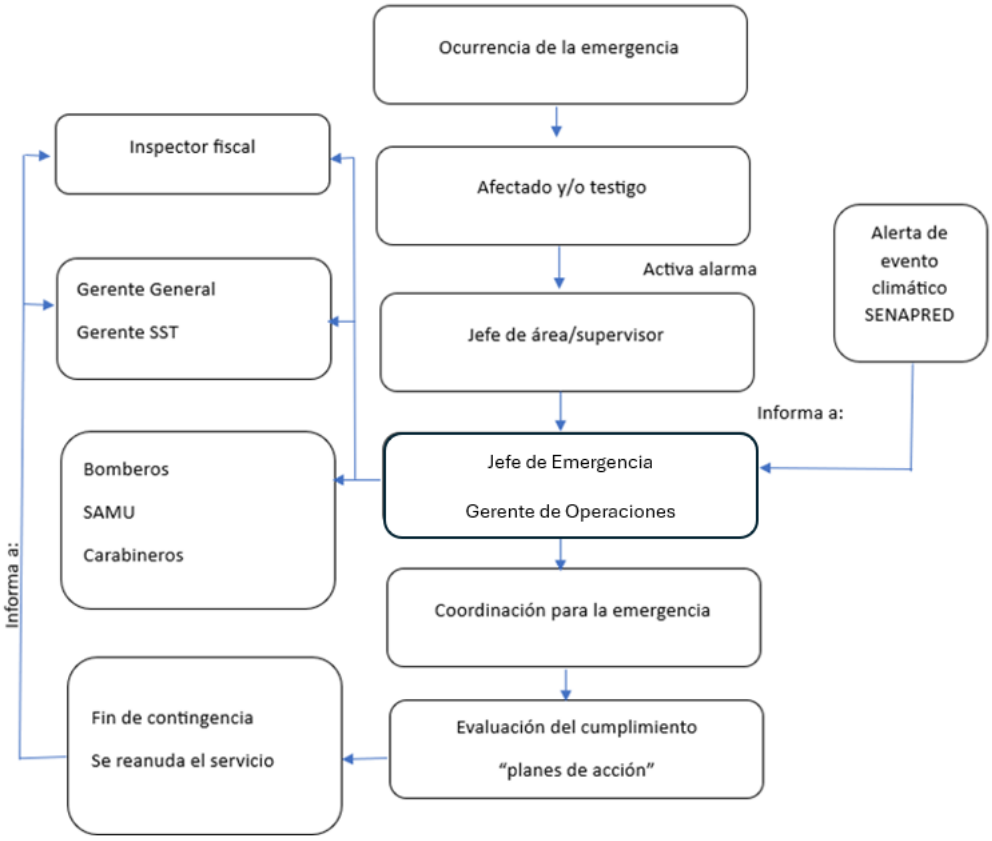


Figura 7 – Flujograma de acción y comunicación ante emergencias

7 RECURSOS

7.1 Botiquines para Primeros Auxilios

Estos botiquines contarán con los siguientes elementos mínimos indispensables para atender heridas y otro tipo de lesiones menores:

Suero fisiológico	Pinzas comunes.
Alcohol para limpieza de superficies y desinfección de materiales.	Vendajes en triángulo.
Apósitos estériles y algodón.	Alfileres de gancho.
Tela adhesiva.	Termómetro.
Parches curitas.	Algodón.
Gasa esterilizada.	Vendas de género y elásticas.
Tijeras punta roma.	Manta de supervivencia.
Guantes de procedimiento.	Maletín de plástico dura resistente a golpes.

Estarán ubicados en:

- Informaciones Primer Piso.
- Cafetería Primer Piso.
- Sala de Supervisores Primer Piso.
- Cafetería Segundo Piso.
- Sala de Comedores
- Bodega
- PEAS

✓ Se deberán revisar mensualmente los elementos y buen estado del botiquín y reponer cada vez que se utilicen insumos.
✓ Por norma está prohibido mantener medicamentos en los botiquines ya sea de cualquier tipo.
✓ Se señalizará su lugar de ubicación, mediante señalética.

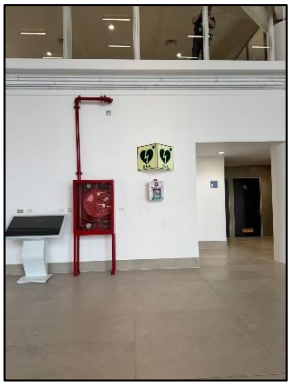
Hay que recordar que los elementos del botiquín son para curar pequeñas heridas y para atender síntomas de enfermedades comunes.

7.2 Desfibrilador Externo Automático

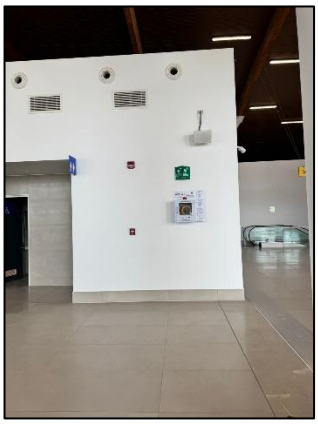
Un Desfibrilador Externo Automático (DEA) es un dispositivo electro médico sencillo que es capaz de analizar el ritmo cardiaco y, si es preciso (esto es, en caso de fibrilación y taquicardia ventriculares sin pulso, presentes en un 80 % de las PCR secundarias a infarto y en un 10-20 % de las PCR en niños), aplicar una descarga eléctrica que solucione el trastorno de ritmo cardiaco, que, en caso contrario, acabaría produciendo la muerte en poco tiempo. El DEA es simple de manejar, ya que, mediante un programa informático, mensajes de voz y visuales, indica cómo actuar en cada caso, con el plus de seguridad que supone el hecho de que el aparato no permite aplicar la descarga si previamente no ha confirmado que la víctima sufre una arritmia cardiaca que requiere dicha descarga.

El terminal de pasajeros cuenta con 2 DEA en las siguientes ubicaciones

- Edificio Terminal entre eje 10 y eje 11 en Primer Piso



- Edificio Terminal eje 7 Sala de Embarque en Segundo Piso



Modo de Uso:

Paso 1 ¡Pida asistencia médica!

Paso 2 Coloque el SAM 500P sobre una superficie plana.

Para proteger el equipo contra la interferencia, debe operar el SAM 500P a no menos de 2 m (6 pies) de distancia de cualquier equipo de radiofrecuencia u otro equipo susceptible. Otra opción es apagar los equipos afectados por la interferencia electromagnética, o que causen interferencia electromagnética.

Paso 3



Presione el botón de ENCENDIDO/APAGADO y tire de la pestaña verde de la funda acolchada. Escuche las indicaciones audibles.

Paciente adulto o Paciente pediátrico

¡Pida asistencia médica!

Retire la ropa del torso del paciente hasta exponer la piel desnuda.

Paso 4



Tire de la pestaña verde para retirar los electrodos.

Tome la segunda pestaña verde del Pad-Pak™ y TIRE.

Paso 5
Retire la ropa del paciente para exponer el torso desnudo. Si el paciente tiene una cantidad excesiva de vello, rasure la zona donde se colocarán los electrodos.

Retire el recubrimiento de los electrodos



Aplique los electrodos al torso desnudo del paciente como se muestra en la imagen



Presione las almohadillas firmemente contra la piel desnuda del paciente

Coloque los electrodos en el torso del paciente, como se indica a continuación. Los electrodos están claramente identificadas como Esternón o Ápex.



Presione los electrodos firmemente contra el torso desnudo del paciente para asegurar que se realice el contacto apropiado.

Paso 6
Cuando los electrodos de los electrodos estén colocadas correctamente en el paciente, oirá las indicaciones de voz.

Evaluación del ritmo cardíaco.

No toque al paciente.

Aléjese del paciente.



Se iluminará el indicador de "no tocar" (ver arriba) del samaritan® PAD.

Siga las instrucciones audibles. No toque al paciente ni permita que otros toquen al paciente mientras el SAM 500P lo analiza. Al completar el análisis, el SAM 500P le indicará el tratamiento recomendado. Debe tenerse especial cuidado de mantener al paciente quieto. Un paciente que se mueve puede recibir un diagnóstico y una terapia incorrectos, tardíos o menos eficaces.

Tocar al paciente durante la fase de análisis del tratamiento puede interferir con el proceso de diagnóstico y aumentar el tiempo de análisis. Evite tener contacto con el paciente mientras se realiza en análisis. El dispositivo le indicará cuándo es seguro volver a tocar al paciente.

La colocación correcta de los electrodos es crítica. Es esencial el cumplimiento estricto de las instrucciones de posicionamiento de los electrodos, como se indica en las etiquetas y en la capacitación. Una fallo en la adhesión de los electrodos puede reducir la efectividad de la terapia o causar quemaduras excesivas a la piel del paciente si se aplica una descarga terapéutica.

Paso 7
Si el paciente requiere una descarga terapéutica, el SAM 500P comenzará a cargarse. En un caso así, oirá las siguientes indicaciones.

Se recomienda una descarga.

Aléjese del paciente.

El SAM 500P realiza descargas eléctricas que pueden causar graves daños a los operadores y a las personas cercanas. Debe tenerse especial precaución para asegurarse de que nadie esté en contacto con el paciente mientras se realiza una descarga.

Paso 8
Cuando se haya cargado el SAM 500P al nivel necesario, oirá la siguiente indicación audible:

Presione ahora el botón de descarga



Arriba a la izquierda aparece el ícono de "no tocar al paciente". Cuando esté seguro de que nadie está tocando al paciente, presione el botón de descarga (arriba a la derecha) para realizarla.

El SAM 500P sólo administrará la descarga si es necesaria. Una indicación audible le dirá cuándo presionar el botón de descarga para administrar la terapia de desfibrilación.

Paso 9
Cuando se haya realizado la descarga o haya finalizado el análisis del ECG, oirá las indicaciones audibles

Inicie la RCP

Es seguro tocar al paciente



Inicie la RCP inmediatamente. Utilice el sonido del metrónomo del SAM 500P para seguir la frecuencia de compresión: la unidad emite un tono que corresponde a 100 latidos por minuto (según las recomendaciones AHA/ERC actuales). Observe que el icono de que es seguro tocar al paciente (arriba) también parpadea al mismo ritmo, como guía adicional.

Al realizar la RCP, observe y escuche el PAD. El indicador de que es seguro tocar al paciente parpadeará. El PAD emitirá 100 pitidos por minuto como guía para la RCP.
100 es la frecuencia recomendada para las compresiones según las recomendaciones AHA/ERC 2005.

A medida que usted inicie la compresiones de RCP el desfibrilador de acceso público 500P le irá dando instrucciones sobre la RCP, para lo cual emitirá las siguientes indicaciones.

Sitúe las manos una sobre otra en medio del torso



Coloque sus manos rápidamente en el centro del torso de la víctima tal como se muestra arriba en la ilustración.

Las manos se deben colocar en la mitad inferior del esternón (entre las tetillas de la víctima).

Presione directamente sobre el torso al compás del metrónomo

Cuando efectúa compresiones en víctimas adultas las compresiones deben ser de entre 4 y 5 cm de profundidad. Presione directamente sobre el torso de la víctima, escuche el metrónomo u observe el icono que parpadea para indicar que "es seguro tocar" al paciente para saber a qué frecuencia se deben suministrar las compresiones.

Conserve la calma

No entre en pánico, conserve la calma y asegúrese de obtener asistencia de cualquier persona que se encuentre en las cercanías. Si hay personas en el área, pregúnteles si han recibido formación en RCP. Si hay otros reanimadores con formación utilice la colaboración de los mismos de forma alternada con los demás, a los efectos de asegurar que se mantenga una RCP eficaz.

Si la víctima es un niño pequeño tal vez sea más apropiado usar solamente una mano.
En el caso de niños víctimas el torso se debe comprimir entre un tercio y la mitad de la profundidad del torso de la víctima.
Solicite asesoramiento a su proveedor de formación sobre el suministro de RCP a niños víctimas de paro cardíaco súbito.

Una vez que haya comenzado a suministrar las compresiones la función CPR Advisor del desfibrilador de acceso público 500P utilizará la lectura del ECG y los parámetros del cardiograma por impedancia para analizar la eficacia de las compresiones que se están suministrando. Se suministrará el análisis tanto de la fuerza como de la frecuencia de las compresiones.

Teniendo en cuenta este análisis el desfibrilador de acceso público 500P le proporcionará recomendaciones a través de indicaciones audibles y visuales.

Si el desfibrilador de acceso público 500P determina que las compresiones se están suministrando a una frecuencia correcta y con fuerza adecuada, se emitirá una indicación audible.

Compresiones correctas

Esta indicación será acompañada por todas las luces del indicador visual de RCP que se iluminarán según se detalla más abajo.



Ésta es una indicación de que las compresiones se están suministrando a la frecuencia correcta y con fuerza adecuada para una RCP eficaz. Siga suministrando las compresiones a una frecuencia de 30 compresiones cada dos respiraciones boca a boca.

Si el desfibrilador de acceso público 500P determina que las compresiones que se suministran no son suficientemente fuertes, se escuchará la indicación audible.

Presione más fuerte

Esta indicación estará acompañada por un conjunto de mensajes visuales graduales del indicador de RCP tal como se explica abajo



Si se iluminan ocho luces anaranjadas, tal como se indica más arriba, es necesario presionar con una fuerza ligeramente mayor sobre el torso de la víctima.



Si se iluminan solamente cuatro luces anaranjadas, tal como se indica más arriba, es necesario presionar con una fuerza significativamente mayor sobre el torso de la víctima.



Si solamente se ilumina una luz anaranjada, el desfibrilador de acceso público 500P ha determinado que usted no ha comenzado las compresiones de RCP o que las mismas son de muy mala calidad. Compruebe haber puesto las manos en la posición correcta y comience a presionar hacia abajo en el torso de la víctima inmediatamente.

Junto con la luz anaranjada única se emite una indicación audible

Inicie la RCP

Esta indicación se puede emitir mientras usted hace una pausa en las compresiones para suministrar respiración boca a boca a la víctima. Si es así, continúe suministrando respiración boca a boca y comience las compresiones nuevamente después de la respiración boca a boca. El desfibrilador de acceso público 500P detectará estas compresiones y analizará tanto la frecuencia como la fuerza y proporcionará las indicaciones adecuadas..

El desfibrilador de acceso público 500P puede determinar la frecuencia de las compresiones que usted está suministrando. Si determina que son demasiado lentas, usted escuchará la indicación

Presione más rápido

Si determina que son demasiado rápidas, usted escuchará la indicación

Presione más despacio

Si escucha cualquiera de estas dos indicaciones, preste atención al metrónomo u observe el icono que indica que "es seguro tocar al paciente". Asegúrese de que las compresiones que suministra vayan al compás de los indicadores proporcionados.

Paso 10
El desfibrilador de acceso público 500P permanecerá en modo CPR Advisor durante aproximadamente 2 minutos. Después de 2 minutos de RCP, oirá la siguiente indicación audible:

Detenga la RCP



El SAM 500P regresará al Paso 6. Verifique que nadie esté en contacto con el paciente y proceda como la vez anterior.

Siga las indicaciones audibles hasta que lleguen los servicios médicos de urgencia.

Su proveedor de productos HeartSine le habrá capacitado en el protocolo especial de tratamiento del PCS que usted haya escogido. En todos los casos, siga las instrucciones visuales y audibles que le proporciona su SAM 500P.

Seguridad de los usuarios y las personas cercanas
Siempre que el desfibrilador se utilice según las instrucciones, y siempre que nadie esté en contacto con el paciente cuando se presione el botón de descarga, no hay riesgo de daño para el socorrista o las personas que lo rodean.
El SAM 500P no puede realizar una descarga a menos que los electrodos estén aplicados a alguien que muestra signos de estar sufriendo un paro cardíaco y cuyo corazón necesita una descarga.

No toque al paciente mientras el SAM 500P esté en proceso de administrar la terapia de desfibrilación. La energía de desfibrilación puede causar lesiones.

El Pad-Pak™ debe utilizarse en pacientes de más de 8 años de edad. En pacientes de menos de 8 años de edad, debe utilizarse el Pediatric-Pak™. No retrase el tratamiento intentando averiguar la edad o el peso exactos del paciente.

Se ha determinado que el SAM 500P puede utilizarse con seguridad en conjunto con los sistemas de suministro de oxígeno por mascarilla. Sin embargo, debido al riesgo de explosión, se recomienda enfáticamente que no se utilice el SAM 500P en la cercanía de gases explosivos. Esto incluye los anestésicos inflamables y el oxígeno concentrado.

Vea en la sección de Advertencias y Precauciones una lista completa de advertencias y precauciones.

Notificación del incidente
Como usuario de un DEA, es esencial que informe a HeartSine Technologies de cualquier incidente en el cual se sospeche que su SAM 500P puede haber causado una muerte, una lesión grave o una enfermedad. Si tiene sospechas de que ha ocurrido algo así, debe informarlo a HeartSine Technologies, ya sea directamente o mediante un distribuidor autorizado.

Personal Capacitado en el Uso del DEA:

- Cristian Encalada
- Luis Espinoza
- Omar Olivares
- Tomas Henríquez
- Deysi Varas
- Elizabeth Leiva
- Rosmilyn Gonzales
- Yoana Núñez
- Ana Álvarez
- Luis Geraldo
- Tomas Henríquez
- Cesar Villegas
- Isabel Guim
- Carolina Camus

7.3 Extintores

Un extintor, también conocido como extinguidor de fuego, es un aparato que se utiliza para apagar con rapidez el inicio de un incendio. Está compuesto generalmente por un cilindro que almacena un agente extintor capaz de neutralizar el fuego a través de distintos métodos, como sofocación, enfriamiento o eliminación de reacción química, dependiendo del tipo de fuego al que se enfrenta.

El terminal operativo cuenta con 70 extintores divididos en:

- Extintor Manual de Polvo químico 10A / 40B/ C (6kg)
- Extintor Manual de CO2 – 5B/c (6kg)

Estos se encuentran ubicados según el plano ARI19-OP-EI-ROT-01-REV-B:

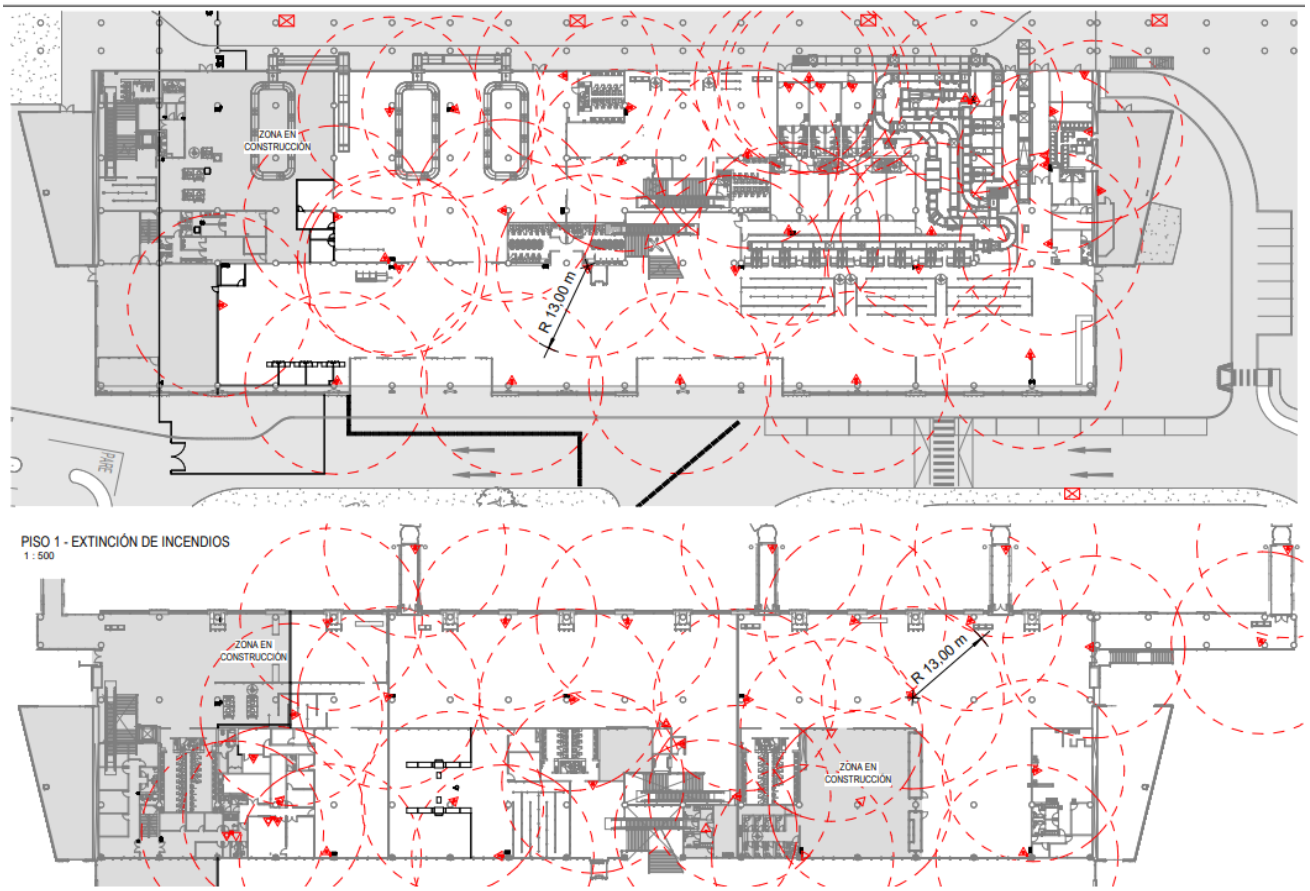


Figura 8 – Ubicación Extintores

8 EQUIPO DE PRIMEROS AUXILIOS

Dependiendo de la emergencia se contactará a Personal SSEI, quienes son personal capacitado para brindar su apoyo en el manejo de la emergencia, sólo en caso de ser aplicable. Si la persona afectada requiere de atención primaria, se contactará a servicios de Ambulancia para la orientación del actuar y el traslado de la persona al centro asistencial más cercano a las instalaciones del Aeropuerto Chacalluta Arica.

9 INSPECCIONES

Se realizarán las siguientes inspecciones:

INSPECCION	PERIOCIDAD	ENCARGADO
Extintor	Mensual	Gerencia/Supervisores/CPHS/APR
Botiquín	Mensual	Gerencia/Supervisores/CPHS/APR
DEA	Semanal	APR
Vías de evacuación	Mensual	Gerencia/Supervisores/CPHS/APR
Salidas de Emergencia	Mensual	Gerencia/Supervisores/CPHS/APR
Puntos de Encuentro	Mensual	Gerencia/Supervisores/CPHS/APR

Se deberán dejar registros de estas inspecciones y del estado de los recursos, debiéndose informar de manera inmediata si se requiere un recambio o reabastecimiento.

10 TIPOS DE EMERGENCIA

Para el cumplimiento del plan de control de contingencia y accidentes, se clasificaron las emergencias que podrían ocurrir.

En el caso de personas con movilidad reducida, el personal de la concesionaria ayudará a su evacuación por vías establecidas empleando un equipo salvaescaleras.

10.1 EMERGENCIA DE CARÁCTER TRANSVERSAL A LOS SERVICIOS

La tabla 7.1.A muestra las emergencias que son consideradas de carácter transversal a los diversos servicios que presta Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

Tabla 7.1-A

Código	SERVICIO	IDENTIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN CONTINGENCIA
A	Transversal: Todos los Servicios	A1	Accidente laboral, usuarios o terceros en el área de concesión
		A2	Derrame de Sustancias Peligrosas (Almacenamiento)
		A3	Incendio en área de concesión
		A4	Caída de aeronaves
		A5	Emergencias por contacto eléctrico

10.2 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS EVENTOS CLIMATICOS

La tabla 7.2-B muestra los tipos de contingencias consideradas como Transversales y Relacionadas a Eventos Climáticos con los cuales se identificar

Código	SERVICIO	IDENTIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN CONTINGENCIA
B	Transversales: Eventos Naturales	B1	Sismos y terremotos
		B2	Alerta de Tsunami
		B3	Invierno altiplánico y lluvias fuertes
		B4	Temperaturas extremas
		B5	Tormentas de arena

Tabla 7.2-B

10.3 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS INTERRUPCIÓN DE SUMINISTROS / ACTIVIDADES GREMIALES.

La tabla 7.3-C muestra los tipos de contingencias Transversales Relacionadas a Fallo e Interrupción de Suministros / Actividades Gremiales con los cuales se identificará:

Tabla 7.3-C

Código	SERVICIO	IDENTIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN CONTINGENCIA
C	Transversal: Fallo e interrupción de suministros / Actividades gremiales	C1	Corte Fortuito de Energía Eléctrica
		C2	Escape de Agua
		C3	Escape de Gas
		C4	Paralizaciones Gremiales Internas
		C5	Paralizaciones Gremiales Externas

10.4 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIA EN SERVICIOS ESPECÍFICOS.

La tabla 7.4-D muestra los tipos de contingencia para el servicio de estacionamiento de funcionarios y visitas con los cuales se identificará:

Tabla 7.4-D

Código	SERVICIO	IDENTIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN CONTINGENCIA
D	Estacionamiento de funcionarios y visitas	D1	Atropellos y choques en el estacionamiento o accesos
		D2	Cortes de rutas de accesos
		D3	Vehículos abandonados en el estacionamiento

Nota: En caso de robos, asaltos y artefactos explosivos se actuará conforme al Plan de Contingencias de la Sociedad Concesionaria y aprobado por la DGAC, en el marco del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

11 PLANES DE ACCIÓN

En este capítulo define los procedimientos referenciales para cada tipo de emergencia descritos en el punto 10, dentro del marco de nuestras obligaciones contractuales.

Las acciones y respuestas están basadas bajo las siguientes premisas:

- Rescate y prestación de primeros auxilios para los trabajadores de Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A. y sus Contratistas.
- Rescate, prestación oportuna y eficaz de primeros auxilios a usuarios que utilizan los servicios.

11.1 CÓDIGO A: TRANSVERSALES A TODOS LOS SERVICIOS

El objetivo es proporcionar las medidas de acción referente a los tipos de emergencia que puedan ocurrir, durante la prestación de los diversos servicios, que se puedan generar de carácter transversal y cuyo actuar es similar para cada uno de ellos.

11.2 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado A1.

Los planes de acción para los accidentes A1 "Accidente laboral, usuarios o terceros en el área de concesión"

El afectado/ testigo deberá avisar el Supervisor de turno el que a su vez deberá donde se presenció el accidente, quién deberá tomar las siguientes medidas.

- Asegurar el lugar del accidente.
- Dar aviso Inmediato al Jefe de emergencia y al Encargado de Prevención de Riesgos, además de dar aviso siempre y cuando sea necesario a S.S.E.I. para que evalué la situación y solicite requerimientos de apoyo para afrontar y/o superar la emergencia. Al momento de tener claridad de lo ocurrido el Jefe de emergencia notifica a inspector fiscal.
- Apoyar a S.S.E.I siempre y cuando lo solicite en asegurarse que Carabineros, Bomberos y SAMU hayan sido informados del accidente, en caso de que corresponda.
- Asegurarse que todos los accidentados hayan sido rescatados y trasladados a centro de atención médica por personal debidamente capacitado para aquello.
- Disponer de los equipos, maquinarias e insumos para ayudar a despejar la zona afectada en el más breve plazo (una vez autorizados por Carabineros).
- Se procede a llevar Registro del Accidente y establecer las causas. En caso de que las causas sean relacionadas a los servicios concesionados, esta será investigada por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.
- Difundir lo ocurrido al personal bajo su cargo.
- Una vez se dé por finalizada la emergencia, se notifica al jefe de emergencia quien a su vez informa al Inspector Fiscal.

En caso de Accidentes Graves:

Se entiende como accidente grave cualquier accidente del trabajo que:

- Obligue a realizar maniobras de Reanimación.
- Obligue a realizar maniobras de Rescate.
- Ocurra por caída de altura, de más de 1,8 m,
- Provoque, en forma inmediata, la amputación o pérdida de cualquier parte del cuerpo,
- Involucre un número tal de trabajadores que afecte el desarrollo normal de la faena afectada.

En caso de que ocurra un accidente grave, se debe actuar de la siguiente manera:

- Suspender en forma inmediata las faenas afectadas y, de ser necesario, permitir a los trabajadores evacuar el lugar de trabajo.
- Informar inmediatamente de lo ocurrido a la Inspección del Trabajo (Inspección) y a la Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI) que corresponda.
- Prestar de inmediato los primeros auxilios.
- Llamar al Sistema de Salud más cercano: Mutual de Seguridad o SAMU.
- El accidente debe ser comunicado de forma inmediata por el Jefe de Emergencia (Gerente de Operaciones) al Gerente General y al Gerente de SSO.
- Ningún trabajador podrá dar declaraciones en nombre de la Empresa.
- El Gerente de Operaciones, el Jefe de Operaciones y Mantenimiento, en conjunto con la Encargado en Prevención de Riesgos, deberán investigar lo más pronto posible el accidente, teniendo en cuenta que deben enviar un informe preliminar antes de las 12 horas de ocurrido el accidente a gerente SST para revisión y uno definitivo a 72 horas del hecho.

11.3 Planes de Acción los Emergencias Clasificado A2

Los planes de acción para las contingencias tipificados como A2 "Derrame de Sustancias Peligrosas-Almacenamiento"

Si el derrame es menor a un tambor, se procederá a lo siguiente:

- Quién detecte el derrame, debe informar de forma inmediata al Supervisor del área, quién coordinará las siguientes acciones.
- Dar aviso inmediato al jefe de Emergencia, Encargado de Prevención de Riesgos y al S.S.E.I. con la finalidad de que conozcan la emergencia.
- Al momento de tener claridad de lo ocurrido el Jefe de Emergencia notifica al Inspector Fiscal.
- Una vez identificado el producto a través de la Hoja de Datos de Seguridad de este, se procede a controlar el derrame utilizando el Elemento de Protección Personal necesario.
- Se procede a contener el producto mientras ocurre el derrame, para esto usar un tambor, algún envase o material inerte.
- Todo residuo generado por la emergencia de derrame será tratado como residuo peligroso (RESPEL), siendo manejado como tal y dispuesto en la bodega de RESPEL (Ubicada en ….) para su almacenamiento y posterior disposición final.
- Se llevará a cabo informe en donde se presente registro indicando la información mínima que permita dimensionar el derrame producido. En él se entregará información sobre el tipo de sustancia, causas del derrame, tiempos de reacción y elementos usados para contención del derrame.
- Una vez se dé por finalizada la emergencia, se notifica a jefe de Emergencia, quien a su vez informa al Inspector Fiscal.

Si el derrame es mayor a un tambor, se procederá a lo siguiente:

- Se aplicará el mismo plan utilizado para derrames menores, sin embargo, S.S.E.I. será el responsables de intervenir en el control de la emergencia además de activar las diferentes fases, alertas y cadena de notificación a organismos externos siempre y cuando corresponda. Además, se revisará previamente si hay personas que se hayan visto afectadas por el derrame o trabajadores que hayan estado laborando en el área del accidente.
- Si es así, se procederá a utilizar los elementos apropiados para resguardar primero la vida y salud de dichas personas.
- Una vez se dé por finalizada la emergencia, se notifica a jefe de Emergencia quien a su vez informa al Inspector Fiscal.

11.4 Planes de Acción para los Emergencias Clasificado A3

Los planes de acción para los accidentes tipificados como A3 "Incendio en el Área de concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica"

- Quién detecte el foco de incendio deberá avisar a su jefatura y a S.S.E.I quienes efectuaran las primeras medidas de control de la emergencia y evaluara la concurrencia del cuerpo de bomberos, cuando sea necesario, con la finalidad de no alertar innecesariamente a los servicios comunitarios. El jefe de grupo S.S.E.I. si fuese necesario, notificara a y solicitara la presencia de bomberos. (Ver cartilla de actuación en Anexo N°1).
- En caso de haber sido detectado un amago de incendio, se puede utilizar extintores u otros equipos disponibles para combatir el incendio (sólo si el personal cuenta con el debido entrenamiento).
- Para el caso de incendio, el personal debe evacuar de forma inmediata el área.
- El supervisor del área realizará la evacuación de los usuarios.
- El personal deberá considerar los siguientes puntos mientras realiza la evacuación a Puntos de Encuentro de Emergencias y/o Zonas Seguras.
  - ✓ Alejarse de ventanas y superficies vidriadas.
  - ✓ No abrir ventanas. (Ya que el ingreso de Oxígeno puede "avivar" las llamas).
  - ✓ No utilizar ascensores mientras se realiza la evacuación.
  - ✓ En caso de presencia de humo, la evacuación debe ser realizada "agachados".
- La evacuación debe ser dirigida al Punto de Encuentro ubicado en los Estacionamientos del Aeropuerto Chacalluta Arica.
- Al momento de tener claridad de lo ocurrido el jefe de Emergencia notifica al Inspector Fiscal.
- Al llegar el personal especializado se procederá al combate del incendio.
- A posterior del combate del incendio, personal autorizado ingresará al sector para realizar la verificación de lesionados.
- El encargado del área deberá informar al supervisor si existe personal lesionado.
- El personal lesionado será trasladado al organismo administrador correspondiente.
- Sólo se permitirá el ingreso al recinto afectado cuando Bomberos lo determine.
- Al finalizar la contingencia el jefe de emergencia se informará al inspector Fiscal. Y se llevará Registro del Incidente Ocurrido, las Causas de Este y Métodos de Control utilizados.

11.5 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado A4

Plan de acción para las emergencias A4 Caídas de Aeronaves" Se procederá a lo siguiente.

- Para el tratamiento de una eventual emergencia por la caída de una aeronave, se aplicarán las medidas y controles establecidos en el plan de respuesta a emergencias Aeropuerto Chacalluta de la DGAC. En el caso de la Sociedad Concesionaria, esta se acogerá a las cartillas de actuación que le resulten aplicables de dicho plan según corresponda (se adjuntan en anexos N°2 y N°3).

11.6 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado A5

Planes de Acción para la Emergencia Clasificado A5 "Emergencia por contacto eléctrico"Medidas de control para emergencia por contacto eléctrico

- Todo trabajo de intervención en zonas o áreas que conducen electricidad o en equipos eléctricos, deberá contemplar las 5 reglas de oro de la electricidad
- Cuando exista intervención en los equipos, se deberá aplicar el método LOTO que permitirá reducir las probabilidades de cualquier contacto eléctrico
- Cuando existan trabajos con maquinaria en altura, se deberá planificar y verificar que en la zona no existan cables aéreos que puedan generar arco eléctrico o entrar en contacto con los equipos o maquinaria
- Mantener circuitos, herramientas y equipos eléctricos en buen estado, con revisiones/mantenciones periódicas.
- Prohibir a personal no autorizado a manipular tableros eléctricos y/o a realizar reparaciones.
- Uso de EPP de tipo dieléctrico.
- No sobrecargar circuitos.

11.6.1 Medidas de control para emergencia por contacto eléctrico

- En el caso de incidentes con energía eléctrica, antes de cualquier intervención se debe Des energizar el sistema o equipo que se encuentre próximo al accidentado. Tras Des energizar se debe verificar la presencia o ausencia de tensión sin tocar en forma directa a la víctima.
- El rescate solo puede realizar el rescate con guantes dieléctricos y pértiga de salvamento.
- Se debe apartar a la victima de los efectos de la corriente, alejando a ésta de los cables o desplazando el cuerpo del accidentado con la pértiga. Interrumpiendo la corriente por medio de los elementos de corte, utilizando los guantes dieléctricos.
- Si la victima está suspendida, prever la posible caída, y que el accidentado no golpee en elementos que pudieran causar una lesión mayor, por lo tanto, despeje el o los posibles, lugares en donde pueda caer.

11.6.2 Primeros Auxilios para personal electrocutado

Después de una descarga eléctrica es frecuente que se presente un estado de muerte aparente, que puede ser debido a una pérdida de conocimiento, a un paro respiratorio o a un paro circulatorio.

Cada uno de estos casos requiere una conducta diferente:

11.6.3 Pérdida de conocimiento

Puede haber una pérdida transitoria de conocimiento, pero sin paro respiratorio. Los latidos cardiacos y el pulso son perceptibles.

En este caso es suficiente poner al accidentado acostado sobre un lado, en posición de seguridad. La posición lateral de seguridad consiste en tumbar de lado a la persona accidentada para que, en caso de sobrevenir un vómito, expulsión de sangre o secreciones de la boca, no se atragante

Los pasos por seguir son:

1. Flexionar la pierna del herido más próxima al socorrista.
2. Colocar la mano del herido más próxima al socorrista, bajo la nalga.



3. Tirar del brazo de la víctima más alejado del socorrista girándolo sobre su costado.

4. Colocar la mano del herido bajo su mejilla, dejando la cabeza en "posición neutral" (ni flexionada ni extendida).

Es también muy importante vigilar su respiración y el estado de la circulación sanguínea mientras llega la atención médica.

11.6.4 Paro respiratorio

En este caso, además de la perdida de conciencia se presentan claros síntomas de paro respiratorio. Por el contrario, el pulso es perceptible.

Es importante emprender inmediatamente la asistencia respiratoria.

11.6.5 Paro circulatorio

En este caso, a la inconsciencia y a la falta de respiración se asocia además la ausencia de pulso de latidos cardiacos. En este caso, es muy importante comenzar con las maniobras de

R.C.P. (reanimación cardiopulmonar), es decir, combinar la respiración con masaje cardiaco externo, siempre y cuando se encuentre capacitado.

11.7 Planes de Acción para la Emergencia Clasificado A9 “Intoxicaciones Masivas”.

- Una intoxicación es causada por la exposición y/o consumo de una sustancia o elemento dañino. Esto puede suceder por ingerirla, inyectarla, inhalarla o por otro medio, la mayoría de las intoxicaciones son producidas por accidente.
- Dar aviso inmediato al jefe de Emergencia y al Encargado de Prevención de Riesgos. Al momento de tener claridad de lo ocurrido el jefe de Emergencia notifica al Inspector Fiscal.
- En caso de que la emergencia involucre a los usuarios, se debe avisar a la DGAC, quien eventualmente enviará a los profesionales correspondientes para tomar la emergencia.
- Asegurarse que SAMU o MUTUAL hayan sido informados del accidente, en caso de que corresponda.
- Asegurarse que todos los accidentados hayan sido rescatados y trasladados al centro de atención médica.
- Disponer de los equipos, maquinarias e insumos para ayudar a despejar la zona afectada en el más breve plazo.
- Asegurarse de que las compañías de seguros involucradas hayan sido avisadas de forma oportuna.
- Se procede a llevar Registro del Accidente y establecer las causas. En caso de que las causas sean relacionadas a los servicios concesionados, esta será investigada por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.
- Difundir lo ocurrido al personal bajo su cargo.
- Una vez se dé por finalizada la emergencia, se debe notificar al Inspector Fiscal.

12 CÓDIGO B: TRANSVERSALES EVENTOS NATURALES

12.1 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado B1

Los planes de acción B1 "Sismo y terremoto"

- Si durante la prestación del servicio ocurre un sismo, el personal deberá considerar los siguientes puntos mientras realiza la Evacuación a los Puntos de Encuentro de Emergencias y/o Zonas Seguras.
  - ✓Alejarse de ventanas y superficies vidriadas.
  - ✓Alejarse de todo elemento que pudiera caerse.
  - ✓No utilizar ascensores mientras se realiza la evacuación.
- Al realizar la evacuación del recinto, aquellos servicios que estén realizando labores que involucren suministros de gases, llamas abiertas o manipulación de sustancias, deben asegurar el cierre de suministros para evitar generación de contingencias relacionadas a ello.
- Al ejecutar la evacuación, se debe asistir al personal y usuarios para guiarlos a los Puntos de Encuentro de Emergencias ubicado en el estacionamiento del Terminal Aeropuerto Chacallluta Arica.
- Una vez ubicados en el Punto de Encuentro de Emergencias, el supervisor deberá verificar que todo el personal se encuentre reunido.
- Si producto del sismo se generan lesionados, estos deberán ser atendidos y trasladados de forma inmediata al centro asistencial más cercano.
- En caso de que ocurra un incendio o derrames producto del sismo, se procede a actuar según lo estipulado en los Planes definidos para dichos efectos.
- Sólo se permitirá el ingreso a los recintos una vez que estos hayan sido evaluados.
- Para aquellos sismos de mayor magnitud, en los cuales se impida mantenerse en pie, se deberá constituir el COE del Aeropuerto Chacalluta Arica y actuar según lo determinado por el SENAPRED.
- En caso de interrupción de suministros de agua potable, energía eléctrica y otros, se llevarán a cabo los Planes de Acción descritos en el Apartado "C".
- Posterior a la emergencia, se entregará al Inspector Fiscal la información relacionada a la emergencia.

12.2 Planes de Acción para la Emergencia Clasificada B2

Para los planes de acción para los accidentes B2 "Alerta de Tsunami" se deberá implementar las medidas que a continuación se detallan.

- Si tras ocurrir un sismo de gran envergadura (en el cual no se pueda mantener en pie) y/o tras Alerta de Tsunami emitida por SENAPRED se procederá a lo siguiente.
- El jefe de Emergencia debe entregar información forma Inmediata al Inspector Fiscal.
- Los canales de comunicación entre Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A. y el Inspector Fiscal deberán permanecer abiertos y expeditos.
- Se considerarán aquellas medidas adicionales que pueda presentar el SENAPRED para estos casos.
- El servicio de estacionamiento mantendrá las barreras de control abiertas.

12.3 Planes de Acción para las Emergencias Clasificadas B3

Planes de Acción para las Emergencias Clasificadas B3 Invierno Altiplánico y Lluvias Fuertes:

De ser factible la ocurrencia se deberá actuar de la siguiente manera:

Preventivamente:

- Si hay indicios de que pueda darse un curso de agua de difícil contención, se evaluara la opción de disponer sacos con arena (o similar) para contener el acceso a Edificio Terminal.
- Se debe tener claridad de dónde están las cámaras y/o sumideros de los colectores de aguas lluvias para dirigir las aguas, siempre y cuando éstas no estén saturadas y sean la causa del aumento de las aguas que escurran.
- Se debe tener señalizadas las redes de distribución de agua potable y colectores de aguas lluvias y alcantarillados, para evitar dañarlos y que sean la causa de una inundación.
- Deberá estar señalizado el punto de encuentro y la vía de evacuación del personal.
- Las vías de evacuación deben estar debidamente señalizadas y expeditas, de tal forma que se pueda efectuar una evacuación sin problemas del personal.
- El Inspector Fiscal debe ser informado de todas las decisiones que se generen en relación con la emergencia en desarrollo y al concluir la emergencia, se realizará entrega a este último de Informe sobre el desarrollo de la emergencia y el actuar generado por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.

12.4 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado B4 “temperaturas extremas”

Planes de Acción para las Emergencias Clasificado B4 “Temperaturas Extremas” es el siguiente:

- Los trabajos realizados en ambientes calurosos o fríos pueden producir fatiga, causando un deterioro del trabajo realizado y en los casos extremos de exposición, incluso provocar la muerte. Por ello se deben considerar las siguientes indicaciones.
- Si en tu trabajo te enfrentas a altas temperaturas, asegúrate de ingerir líquidos para reponer la pérdida de agua mediante su ingesta frecuente.
- Alternar los periodos de descanso entre los lugares peligrosos por exposición al frío con zonas temperadas o con trabajos adecuados.
- Se disponen de pizarras informativas de niveles de exposición a altas temperaturas, para lo cual es importante utilizar, bloqueador solar, ropa de mangas largas, sombreros, lentes oscuros.
- Es obligación del empleador entregar los elementos de protección personal adecuados tanto para cubrir de los efectos emitidos por la exposición a rayos UV, como así la exposición a bajas temperaturas.
- Se debe informar a Inspector Fiscal sobre el estado de las alertas de SENAPRED y el actuar de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.
- Los canales de contacto se deben mantener operativos ante cualquier requerimiento.
- Deberá estar señalizado el punto de encuentro y la vía de evacuación del personal.

12.5 Planes de Acción para las Emergencias Clasificado B5 “Tormentas de Arena”

- Se debe informar a Inspector Fiscal sobre el estado de las alertas de SENAPRED y el actuar de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A.
- Los canales de contacto deben mantenerse operativos ante cualquier requerimiento.
- Las vías de evacuación deben estar debidamente señalizadas y expeditas, de tal forma que se pueda efectuar una evacuación sin problemas del personal.

13 Planes de Acción para las Emergencias C1

Los planes de acción para las emergencias "C1 Corte Fortuito de Suministro de Energía Eléctrica".

El Aeropuerto cuenta con un grupo electrógeno que respalda la totalidad del sistema eléctrico de las áreas concesionadas.

La subestación eléctrica está compuesta por un grupo electrógeno, desde los que se alimentará a través del tablero de distribución de respaldo.

En caso de presentarse un corte de energía en áreas específicas en el edifico, el generador está programado para ser activado de forma automática. Este funcionará siempre y cuando se mantenga en Modo Stand By "Auto" y sin presentar fallas. Para lo anterior, los técnicos de mantenimiento deben mantener actividades constantes de inspección y mantención de los equipos, conforme al PACO vigente (programa anual de conservación de obra).

13.1 Planes de Acción para las Emergencias C2

Los planes de acción para la emergencia "C2 Escape de Agua"

Técnico de Mantenimiento procede a lo siguiente:

- Se asistirá el escape mediante la llave de corte más próxima al lugar donde se haya producido la fuga (previa verificación de Planos de Instalación, de ser necesario).
- Se proveerá de bidones de agua potable en las dependencias sanitarias del aeropuerto a fin de mantener la operación del servicio básico.
- Se contempla el suministro de agua para los servicios básicos sanitarios mediante tambores de agua móviles.
- Se procede a reparar la instalación.
- Se restablece el suministro de agua.
- Se verificará que el servicio ha sido repuesto.

13.2 Planes de Acción para las Emergencias C3

Los planes de acción para las emergencias "C3 Escape de Gas"

Tras emitido el aviso o inspección realizada por el área de mantenimiento, personal de supervisión y/o mantenimiento procede a lo siguiente:

- Se aislará el escape mediante la llave de corte más próxima al lugar donde se haya producido la fuga.
- En caso extremo, el propio tanque de almacenamiento de gas posee llave que permite el corte del suministro.
- Se procede a abrir puertas y ventanas en la zona donde se haya producido el escape y en aquellas zonas aledañas en donde exista presencia de gas de acuerdo con percepción vía olfato de personal y/o usuarios.
- Se contactará inmediatamente con el personal (externo) responsable del mantenimiento de la línea de gas. Así también se realizará contacto con Bomberos quienes podrán efectuar mediciones de gas en el área afectada, si corresponde.
- Tras la medición efectuada por Bomberos en el área afectada y solo con la autorización de ellos se procederá al ingreso para reparar la fuga, teniendo especial cuidado con el gas remanente presente en la cañería.
- El reingreso al edificio terminal Aeropuerto Chacalluta de Arica o a las áreas evacuadas de manera preventiva se dará una vez que el jefe de Emergencias con asesoramiento de Bomberos dé autorización para el ingreso.
- Se restablecerá el servicio una vez comprobado que no existen fugas en la instalación.

13.3 Planes de Acción para las Emergencias C4-C5

Los planes de acción para la emergencia "C4 Paralizaciones Gremiales Internas" – "C5 Manifestaciones Gremiales Internas – Manifestaciones Gremiales Externas"

En caso de producirse Paralizaciones o Manifestaciones Gremiales Internas y Externas, se debe proceder a lo siguiente:

- Jefe de área o Supervisor deberá acudir al sector de la manifestación para conocer las razones por las cuales el servicio se encuentra paralizado.
- Se debe buscar el llegar a un acuerdo inmediato para así dar continuidad inmediata al servicio.
- Aplicar funcionamiento de turnos éticos para servicios afectados.
- Se mantendrán los lazos de conversaciones entre el Grupo Paralizado y Supervisor, para así dar solución al problema que originó la manifestación o paralización y reanudar el Servicio.
- En caso de que la Paralización o Manifestación provoque daños a la Concesión, Usuarios u Otros, se aplicará apoyo de fuerzas públicas para controlar a los manifestantes.
- Para aquellos casos en los que la manifestación sea externa, se solicitará apoyo de fuerzas públicas sólo si generan daños a personas, concesión, vehículos, calles u otros.

14 CÓDIGO D-E-F: EMERGENCIAS A SERVICIOS ESPECÍFICOS

14.1 Planes de Acción para Emergencias D1: "Atropellos y choques en estacionamientos o accesos"

- Una vez que se detecte la ocurrencia de una choque o colisión, en el sector del estacionamiento, el personal que presencie el choque o colisión debe informarlo de manera directa al Supervisor, quién debe hacer llegar la Información a Jefe de Emergencias y/o Prevención de Riesgos para que estos informen a la brevedad al Inspector Fiscal.
- El supervisor se dirigirá al sector para realizar una evaluación visual de la contingencia.
- Si debido a la contingencia se presentan lesionados, se informará de inmediato a Bomberos, Carabineros y SAMU.
- Si existe personal que presta el servicio de seguridad y vigilancia lesionado se informar a supervisor de la empresa asociada.
- Se segregará el área para realizar la investigación de los hechos.
- Al finalizar el accidente se informará al Inspector Fiscal y se llevará registro de la evaluación del accidente.
- Se segregará el área para evitar el ingreso de vehículos al sector.
- Personal de estacionamiento verificará si hay lesionados producto del choque. De existir lesionados se informará a carabineros, bomberos y SAMU.
- Solo personal especializado trabajara en la atención de los lesionados.
- Si el personal durante la ocurrencia de los hechos o la evacuación sufre alguna lesión, se actuará según lo indicado en el punto 11.2 del presente plan.
- En caso de haberse generado derrame de sustancias peligrosas producto de la colisión, se llevará a cabo lo estipulado en plan de contingencias presentado en apartado A.
- Si la situación de choque presenta riesgo de incendio, se debe actuar en base a lo estipulado para Incendios en apartado A.
- Una vez que la situación está controlada y los autos se han retirado del sector, se informará al Inspector Fiscal sobre la finalización de la contingencia.

14.2 Planes de Acción para Emergencias D2: "Cortes de Rutas de Accesos"

- Se deberá planificar toda intervención que se realicen en las instalaciones o cercanías del Terminal Aeropuerto Chacalluta Arica mediante un croquis de las modificaciones que se pretenden realizar.
- Toda intervención que se realice en la instalación o cercanías del Terminal Aeropuerto Chacalluta de Arica deberá ser presentada a la SC, la cual remitirá información a IF para su aprobación.
- La línea de supervisión de operaciones SCAA comunica información a líder de emergencias, el cual mantendrá informada a la IF de lo acontecido y las medidas que esta Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A. ha tomado ante la eventualidad.
- No exponer a personas, público y/o terceros a situaciones de riesgo que puedan perjudicar su integridad.

14.3 Planes de Acción para Emergencias D3: "Vehículos abandonados en Estacionamientos"

- Una vez que se detecte la ocurrencia de abandono de un vehículo en el estacionamiento público del Aeropuerto Chacalluta Arica, debe ser informado de manera directa al supervisor.
- Se le informa del vehículo detectado a Carabineros y/o personal PDI para que tomen las acciones correspondientes.

15 FORMACIÓN DEL PERSONAL

El personal “ocupante” y visitas de Sociedad Concesionaria Aeropuerto Arica S.A. recibirá una inducción de los contenidos de este Plan que le resulten aplicables.

16 REVISIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA Y EVACUACIÓN

Al menos anualmente se revisará este Plan de Emergencias. Será responsabilidad del Jefe de Emergencias y/o Encargado de Prevención de Riesgos realizar dicha revisión.

17 TELÉFONOS DE EMERGENCIA

Organismos

Ambulancia mutual	1407
Ambulancia SAMU	131
Bomberos	132
Carabineros	133
PDI	134
SENAPRED	600586770000
Informaciones aeropuerto Arica	+582213416
Oficina AVSEC	+56961743501
Oficina SSEI	+582281117

18 PROGRAMA DE SIMULACROS

Se contempla anualmente la realización de simulacros de emergencia en materias tales como: rescate en altura, respuesta ante sismos-Tsunamis, emergencias medioambientales, entre otros.

ANEXO 30

MATRICES DE RIESGO

ANEXO 31

PLAN DE CONTINGENCIAS Y EMERGENCIAS MEDIOAMBIENTALES, ETAPA DE EXPLOTACIÓN

REV	FECHA	ELABORADO	REVISADO	APROBADO	NOTAS
0	02/07/2019	NCC	MSF	ITA	Creación
1	30/12/2021	NCC	MSF	LGV	Modificación a formato ISO e inclusión punto 5.5) Simulacro de emergencia
2	01-03-2023	DRS	MSF	LGV	Reemplazo de cargo, encargada de operaciones por Jefe de Operaciones y Mantenimiento.
3	06-11-2023	KSA	MSF	LGV	Se agrega dar aviso ante alguna emergencia a S.S.E.I y unidad UREMEP

PLAN DE CONTINGENCIAS Y EMERGENCIAS MEDIOAMBIENTALES

ETAPA DE EXPLOTACIÓN

"AMPLIACIÓN Y MODIFICACIÓN AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA"

ÍNDICE

1. OBJETIVO 3
2. ALCANCE 3
3. REFERENCIAS 3
4. DEFINICIONES 3
5. DESCRIPCIÓN 4
   5.1 Medidas generales 4
   5.2 Acciones preventivas de SCAA 5
   5.3 Respuestas ante una contingencia/emergencia 5
   5.4 Monitoreo de Evaluación de Respuestas ante Emergencias 10
   5.5 Simulacro de emergencias 10

1. OBJETIVO

El presente Plan de Contingencias y Emergencias tiene como propósito determinar las acciones a implementar en caso de un eventual incidente que involucre un derrame de aguas servidas, derrame de sustancias/residuos peligrosos y en general otros eventos indeseados que pongan en riesgo al medioambiente y a las personas. En este documento se abordan temas tales como la capacitación y entrenamiento del personal, la mantención de equipos, herramientas y maquinarias, los procedimientos ante una emergencia, el plan comunicacional y la forma de evaluar la respuesta de la organización.

2. ALCANCE

El alcance del Plan comprende el área concesionada del proyecto, específicamente los siguientes sitios.

- Vialidad y Estacionamientos Concesionados.
- Planta de Tratamiento de Aguas Servidas.
- Sala eléctrica.
- Sala de bombas.
- Sala de basura.
- Terminal de pasajeros.

3. REFERENCIAS

- El proyecto por Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica cuenta con las Resoluciones de Calificación ambiental siguientes:
- RCA 146/2002 Califica Ambientalmente favorable el proyecto Remodelación y Ampliación Proyecto de Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, I Región.
- RCA 028/2018 Califica ambientalmente el proyecto Ampliación y mejoramiento Aeropuerto Chacalluta de Arica.

4. DEFINICIONES

N/A

5. DESCRIPCIÓN

CONTINGENCIAS O EVENTOS QUE EVENTUALMENTE PODRÍAN IMPLICAR DERRAMES DE AGUAS SERVIDAS, DERRAMES DE SUSTANCIAS/RESIDUOS PELIGROSOS Y OTRAS SIMILARES

A continuación, se mencionan los eventos a considerar como Contingencias o Emergencias dentro del Plan.

- Incidentes de los equipos de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas (sala de máquinas) durante su operación.
- Incidente de vehículos y equipos que extraen las Aguas Servidas o Lodos.
- Incidentes relacionados con el sistema de alcantarillado actual y el afluente de la PTAS.
- Incidente con Sustancias/Residuos Peligrosos.
- Incidente con Residuos Asimilables a Domésticos.
- Incorrecto almacenamiento o disposición de Residuos.

Para efectos de la aplicación del Plan, la diferencia entre la Contingencia y la Emergencia estará radicada en la potencialidad de generar un Impacto Ambiental y la evidente generación de un Impacto Ambiental. Por ejemplo, en caso de falla de alguna parte o artefacto de la PTAS que no genere un derrame, se considerará como un Contingencia Ambiental, alternativamente, en caso de ocurrir un derrame se considerará como una Emergencia Ambiental.

5.1 Medidas generales

En el caso de cualquier tipo de contingencia/emergencia se tomarán las siguientes medidas:

a) Activar el Plan de Comunicación;

b) Disponer de elementos de protección personal adecuados al tipo de contingencia/emergencia;

c) Efectuar las acciones correctivas descritas para cada tipo de contingencia/emergencia;

d) Mantener un registro sistematizado de las contingencias, a cargo del Coordinador ambiental del proyecto. En éste se detallará la fecha y lugar específico donde se produjo el evento, personal responsable, acciones tomadas y sus resultados. Este registro podrá ser consultado por la autoridad cuando así lo requiera; y

e) En el caso de detectarse que los procedimientos establecidos no tuvieron el resultado esperado, se propondrán mejoras al Plan de Contingencias.

5.2 Acciones preventivas de SCAA

A continuación, se mencionan las acciones preventivas adoptadas para evitar incidentes durante la operación del proyecto.

5.2.1 Capacitación y entrenamiento

Todo el personal que trabaje en el área concesionada (propio y externo) recibirá una capacitación básica ambiental, en materias de seguridad, salud ocupacional, calidad y procedimientos establecidos. Se exigirá al contratista, empresa proveedora y/o transportista, el capacitar a todos sus conductores en el manejo defensivo, normativa legal vigente (Residuos Peligrosos y Aguas Servidas).

5.2.2 Mantención

La mantención de los equipos del Aeropuerto se efectuará de acuerdo al Plan de Conservación el que considerará las especificaciones del fabricante.

5.3 Respuestas ante una contingencia/emergencia

5.3.1 Objetivos

Establecer las responsabilidades, instancias de coordinación y las acciones a ejecutar ante una situación de contingencia/emergencia ambiental, tendientes a:

- Evitar las posibles pérdidas humanas;
- Minimizar las posibles pérdidas materiales;
- Controlar o mitigar los efectos sobre el medio ambiente;
- Optimizar los recursos dispuestos para resolver la contingencia/emergencia; y
- Evitar su repetición, como una forma de mejoramiento continuo.

5.3.2 Procedimiento general ante una emergencia

Las contingencias/emergencias ambientales serán coordinadas de acuerdo a un grupo de personas que serán los responsables en comunicar y ejecutar el Plan específico, según sea el caso. A continuación, en la Tabla 1 se presentan los responsables y su respectiva función durante la etapa de construcción y operación del proyecto.

Tabla 1: Responsables, función y actividades a realizar ante emergencias.

Responsables y funciones ante emergencia		
Responsables	Función	Actividades a realizar ante Emergencias
Persona que detecta la contingencia / emergencia ambiental	Comunicar a quien corresponda	Ver lista de nombres y teléfonos de emergencia; Dar aviso al Supervisor (de Operaciones); el cual se contactará con **S.S.E.I.** y su **unidad UREMEP** (unidad de respuesta a emergencias con materiales peligros) con la finalidad de que conozcan la emergencia. En el caso de que la contingencia/emergencia sea detectada fuera de los horarios normales de trabajo o no sea posible ubicar a alguna persona perteneciente a la lista del registro, se deberá dar aviso al Jefe de Operaciones y Mantenimiento.
Supervisor (de Operaciones) (+56934448759)	Instrucciones	Verificar la existencia de condición de contingencia o emergencia; Coordinar la aplicación del Plan; Comunicar al **S.S.E.I. y unidad UREMEP** y al jefe de operaciones y mantenimiento el inicio de la aplicación del Plan específico. Apoyar la protección industrial y a **S.S.E.I.** en la coordinación de elementos requeridos para el control de la emergencia según corresponda. Control de acceso a áreas afectadas y operación de vehículos de emergencia; Coordinación de otros elementos requeridos para el control de la emergencia. Procurar el suministro de los materiales requeridos para el control de la emergencia.
Jefe de Operaciones y Mantenimiento. Sr. David Restrepo +56957846127	Coordinación y comunicación interna	Gestión general de la respuesta de emergencia, la supervisión de la aplicación del plan de emergencia específico y los resultados de su aplicación; Informar a los niveles superiores de SCAA, de acuerdo a los procedimientos establecidos; Revisar los reportes de Emergencia y proporcionar medidas de mejora si fuera necesario; y Proporcionar los recursos adicionales para superar la emergencia, si fuera necesario.

Gerente de Operaciones Sr. Manuel Salgado +56992260250	Comunicaciones oficiales externas	Entregar los comunicados oficiales de la contingencia/emergencia a las Autoridades correspondientes

Las contingencias/emergencias ambientales también pueden ser detectadas por personas ajenas a la empresa, en cuyo caso la primera persona de la instalación que reciba la comunicación, deberá seguir con el procedimiento definido por SCAA.

Independiente de los Planes específicos que SCAA desarrolle, las actividades de control mínimas necesarias para enfrentar una situación de contingencia/ emergencia ambiental son:

- Verificar la naturaleza y la magnitud del evento.
- Definir si corresponde a una contingencia o emergencia.
- Dar la alarma.
- Realizar la coordinación de ayuda interna y externa.
- Evacuar el lugar afectado con rapidez y organizadamente, si corresponde
- Aislar el sector afectado.
- Si corresponde, seguir el PLAN ESPECIFICO PARA EMERGENCIA TIPO DERRAMES.

Estas instrucciones deben ser ejecutadas con el objeto de aplicar eficientemente el Plan de Respuesta ante Emergencia aprobado por el Jefe de Operaciones y Mantenimiento.

El Jefe de Operaciones y Mantenimiento o a quien este designe tras la información que entregue **S.S.E.I** y unidad UREMEP según la emergencia, se constituye en el lugar de la emergencia para dirigir las operaciones y desde ahí reunir toda la información necesaria para realizar las acciones necesarias para minimizar el daño en el ámbito ambiental y/o de seguridad y salud en el trabajo.

Una vez que se hayan activado los mecanismos de control de la emergencia, el Gerente de Operaciones de SCAA, o quien lo subrogue, debe informar a la Inspección Fiscal. La comunicación de la emergencia debe hacerse en forma oral, con un posterior respaldo escrito.

5.3.3 Procedimiento Específico para EMERGENCIA TIPO DERRAMES.

A continuación, en Tabla 2, se entrega el procedimiento específico en caso de derrames.

Tabla 2. Procedimiento en caso de derrames.

ACCIÓN	AGUA SERVIDA	SUSPEL/RESPEL
Usar equipo de protección adecuado a los riesgos de la emergencia.	X	X
Las herramientas que se utilicen para el control de emergencia deberán ser, Pala manual tipo “carbonera” y Pala manual tipo “huevo”, carretilla manual, polietileno para disponer el residuo sin provocar nuevas filtraciones.	X	X
Mantener el material contaminado aislado y cercado mecánicamente para evitar contaminación adicional.	X	X
Prevenir la entrada del derrame hacia excavaciones o áreas confinadas.	X	X
En caso de derrames pequeños de SUSPEL/RESPEL se deberá realizar la acción de retirar el material contaminado utilizado para contener el derrame (aserrín, tierra u otro), remediar el sitio reponiendo el suelo necesario y disponiendo como residuo PELIGROSO	X	X
En caso de derrame de Agua Servida se debe sanitizar el área, remediar el sitio reponiendo el suelo necesario y disponiendo como residuo DOMÉSTICO sólo la capa superficial retirada.	X	
En caso de generarse Residuos Peligrosos, realizar el almacenamiento en el área de almacenamiento transitorio habilitada.		X
Disponer los residuos de acuerdo a la legislación vigente.	X	X

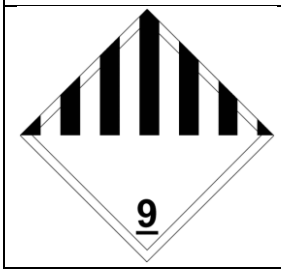
5.3.4 Procedimiento específico para Tubos Fluorescentes.

A continuación, se detallan los pasos a seguir en el manejo de residuos peligroso tipo tubo fluorescente, desde su generación, transporte y disposición final.

Generación: Los tubos fluorescentes utilizados en la iluminación de las áreas comunes y oficinas del Terminal de Pasajeros, deberán ser cambiados cada vez que sea necesario. El cambio de estos artefactos debe considerar evitar quebrarlos al momento de ser retirados, por lo que se recomienda guardarlos dentro del mismo envase en el

que se transporta el tubo nuevo, rotulándolo para indicar que corresponde a un tubo en desuso y a la vez un Residuo Peligroso.

Rotulación: Los tubos retirados, que serán guardados en los envases de los tubos de reemplazo, deberán rotularse con la característica de peligrosidad apropiada a su clase y con la fecha en que fueron generados. Se sugiere el siguiente formato de etiquetado del envase que contendrá los tubos reemplazados:

Clase	Tipo residuo peligroso: Tubos Fluorescentes usados
	Código Principal: II.11 Mercurio y compuestos de mercurio
	Código Lista A: 1030; Residuos que contengan como constituyentes o contaminantes Mercurio
	Fecha de generación: Responsable:

Almacenamiento: La constitución de las lámparas hace que su transporte, almacenamiento y disposición sean delicados, debido a que corresponden a elementos de alto volumen y poco peso. Por lo tanto, se debe prestar especial atención al momento de retirarlo en sellar el envase, rotularlo y trasportarlo hacia la Bodega Respel de la SC., donde deberán ser almacenados dentro de un contenedor que posea las dimensiones necesarias para permitir un correcto acopio de las unidades generadas. El almacenamiento no deberá superar los 6 meses dentro de la instalación, por lo tanto, la caja que contenga los tubos en desuso deberá ser etiquetada con la fecha del primer tubo ingresado, para que sea fácilmente constatable la necesidad de retiro por medio de una empresa autorizada (antes de 6 meses)

Retiro: Los residuos generados, serán retirados antes de que se cumpla el 6to mes de almacenamiento. Serán transportados por una empresa autorizada por la Seremi de Salud y su destino final será en sitio autorizado por la autoridad. El retiro de los RESPEL deberá contar con una declaración SIDREP, realizada en el portal electrónico RETC. Cabe señalar que la SC cuenta con el sistema sectorial habilitado y en caso de que se requiera un retiro de RESPEL, este se realizará con la declaración correspondiente, individualizando tanto al transportista como al sitio de disposición final dentro del documento. Una vez efectuado el retiro, la caja utilizada para almacenar los tubos será re-etiquetada, para poder consignar nuevos ingresos. El formulario SIDREP, generado al momento de retirar los RESPEL, será entregado semestralmente a la Inspección Fiscal.

Pasos a seguir en caso de quiebre de tubo fluorescente: En caso de quiebre de tubos fluorescentes se deberá registrar este incidente en la bitácora de residuos existente en el recinto. Se procederá a aislar mecánicamente el sitio durante 1 hora, y

luego se retirarán los restos de vidrio para ser almacenados en una caja de cartón junto con los tubos en desuso, etiquetándolos como se ha explicado anteriormente. Se deberá generar un análisis del incidente ambiental, para identificar la causa raíz y evitar su reincidencia, tal como se menciona en el punto 5, a continuación.

5.4 Monitoreo de Evaluación de Respuestas ante Emergencias

Para cada emergencia real, el Jefe de Operaciones y Mantenimiento deberá evaluar la eficiencia de la respuesta entregada, por lo que preparará un informe con las recomendaciones para el mejoramiento continuo. El formato del informe de tratamiento de Contingencias/Emergencias se entrega en Anexo 1.

El informe de evaluación contendrá a lo menos las siguientes acciones:

- Identificar las causas del evento, directas e indirectas;
- Determinar su severidad (es Contingencia o Emergencia);
- Determinar la probabilidad de que se repitan las causas o que ocurran causas similares;
- Recomendar acciones preventivas para impedir su repetición o la ocurrencia de casos similares;
- Evaluar los posibles daños.
- Sugerir acciones correctivas en caso de que corresponda;
- Solicitar los recursos necesarios para ejecutar las recomendaciones.

El informe debe ser presentando al Gerente de Operaciones para su aprobación y posteriormente, si es necesario, solicitar asignación de los recursos necesarios, para la ejecución de los trabajos de implementación de las acciones preventivas y correctivas, si corresponden.

5.5 Simulacro de emergencias

Anualmente se deberá ejecutar al menos un simulacro de emergencia ambiental.

Este simulacro de emergencia consistirá en una representación o imitación de una o unas posibles situaciones de peligro o desastre en materia medioambiental que requieran una acción inmediata.

Por cada simulacro ejecutado se deberá dejar registro fotográfico y además se deberá informar a la gerencia a través de un Informe del simulacro, cuales fueron los resultados obtenidos para determinar en qué aspectos se debe mejorar para enfrentar de mejor manera una situación real.

Anexo 1. Informe de Tratamiento de Contingencia/Emergencia Ambiental.

TRATAMIENTO DE CONTINGENCIA/EMERGENCIA AMBIENTAL

Informe N° _____ Fecha ___ / ___ / ___

Responsable _____ Ubicación _____

1. Fuente y origen del Hallazgo:

Fuente		Origen	
Personal Externo	☐	PTAS	☐
Reclamo Pasajero	☐	SUSPEL	☐
Accidente vehicular	☐	RESPEL	☐
Incidente Ambiental	☐	RCA	☐
Daño a la Propiedad	☐	Otros	☐

2. Descripción del suceso

Suceso detectado:	Evidencia o registro:

3. Medida inmediata adoptada:

Uso Exclusivo de Línea de Mando Operativa

4. Determinación de la(s) Causa Raíz: *(utilice el método de los ¿por qué?)*

5. Acciones Correctivas *(Estas acciones son para atacar la(s) causa(s) raíz identificada(s) en la sección previa)*

Descripción	Fecha	Responsable	Evidencia Objetiva
A)			
B)			
c)			

6. Verificación de efectividad:

Efectividad Satisfactoria de la Acción Correctiva			Fecha	Requiere nueva evaluación		Fecha
a)	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___
b)	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___
c)	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___	Si ☐	No ☐	___ / ___ / ___

7. Cierre del suceso: ___ / ___ / ___

Nombre y Firma

8. Fecha de seguimiento: ___ / ___ / ___

Cierre definitivo Si ☐ No ☐

Nombre y Firma Gerente Operaciones

Preparado por: Coordinador Ambiental	Aprobado por: Gerente Operaciones

ANEXO 32

PROGRAMA ANUAL DEL SERVICIO DE ENTRETENCIÓN,
AÑO 2025

PROGRAMA ANUAL

DEL SERVICIO DE ENTRETENCIÓN

AÑO 2025

Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica"
Arica, Región de Arica y Parinacota

Folio Nº 01	**Código**	**:**	PSE-SCAA-003
	Vigencia	**:**	01.01.2025 hasta la PSP2.
	Controlada (Sí/No)	**:**	Sí
	Revisión	**:**	02

Original PSE-SCAA-003

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento.

ELABORÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

REVISÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

APROBÓ

Cargo	*Nombre*	*Fecha*	*Firma*
Gerente de Operaciones	Manuel Salgado Figueroa	Noviembre 2024	

CONTROL DE REVISIONES

Revisión	*Fecha de Entrada en Vigencia*
01	Observada vía ORD. IF CE N°3589/2024, del 23.10.24.-
02	01.01.2025 hasta la PSP2

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Folio	*Destinatario*	*Fecha*
01	Inspección Fiscal	Noviembre 2024
01	Archivo SCAA (copia).	Noviembre 2024

ÍNDICE

1. OBJETIVO 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABILIDADES 4

3.1. GERENTE DE OPERACIONES 4
3.2. JEFE DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO 4
3.3. SUPERVISORES DE OPERACIONES 4

4. REFERENCIAS 4

5. DEFINICIONES 5

6. PROGRAMA DE ENTRETENCIÓN 6

6.1. GENERALIDADES 6
6.2. LAYOUT DE UBICACIÓN 6

7. ANEXOS 7

1. OBJETIVO

El presente documento guarda relación con lo dispuesto en el artículo 1.10.9.2 letra k) de las Bases de Licitación que regulan la Concesión "Aeropuerto Chacalluta de Arica", referente a cómo abordará la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. el Programa Anual del Servicio de Entretención desde el 01.01.2025 hasta la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2.

2. ALCANCE

El presente documento abarca la información correspondiente al Programa Anual de Servicio de Entretención, desde el 01.01.2025 hasta la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2.

3. RESPONSABILIDADES

3.1. Gerente de Operaciones

Elaborar, revisar y/o aprobar el presente documento en su totalidad.

3.2. Jefe de Operaciones y Mantenimiento

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento del presente documento.

3.3. Supervisores de Operaciones

Conocer y verificar el eficaz cumplimiento de lo señalado en el presente documento.

3.4. Personal de Mantenimiento y Servicios Generales

Conocer el presente documento, considerando las labores de conservación que se requieran para el equipamiento instalado.

4. REFERENCIAS

Bases de Licitación **:** Texto Refundido de las Bases de Licitación, Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica. Diciembre de 2018. Santiago. Chile.

5. DEFINICIONES

BALI	**:**	Bases de Licitación.
IF	**:**	Inspección Fiscal / Inspector(a) Fiscal.
RSO	**:**	Reglamento de Servicio de la Obra, vigente a la fecha.
SCAA	**:**	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A.

6. PROGRAMA DE ENTRETENCIÓN

6.1. Generalidades

El Programa Anual del Servicio de Entretención, que se hará vigente desde el 01.01.2025 hasta la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2, considera:

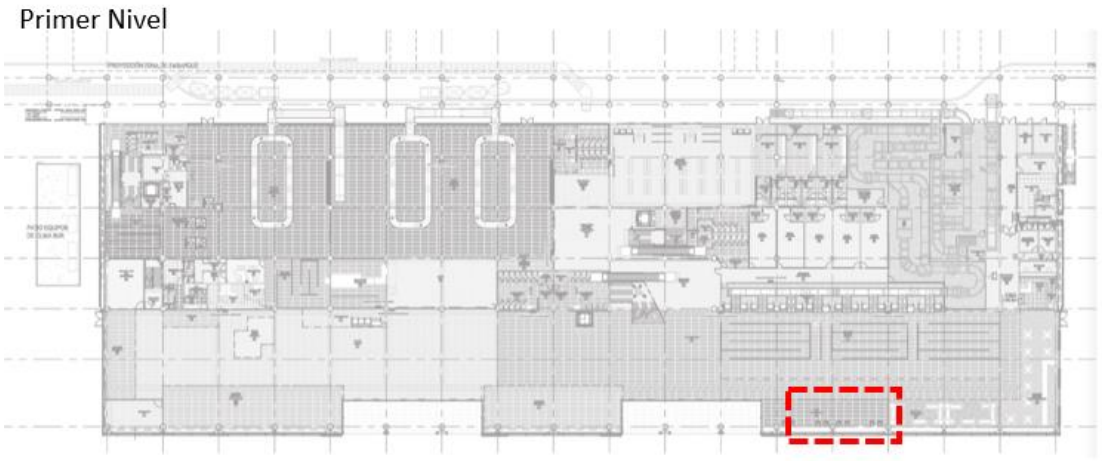
1. La instalación de dos (2) zonas destinadas a la instalación de juegos infantiles: (1) en el hall público y (1) en la sala de embarque, totalizando al menos 9 m^2. Dichos juegos deberán contar con todas las certificaciones de su instalación, al igual que el equipamiento complementario para su funcionamiento.

El equipamiento se encontrará disponible para todas las operaciones de vuelos comerciales del Aeropuerto.

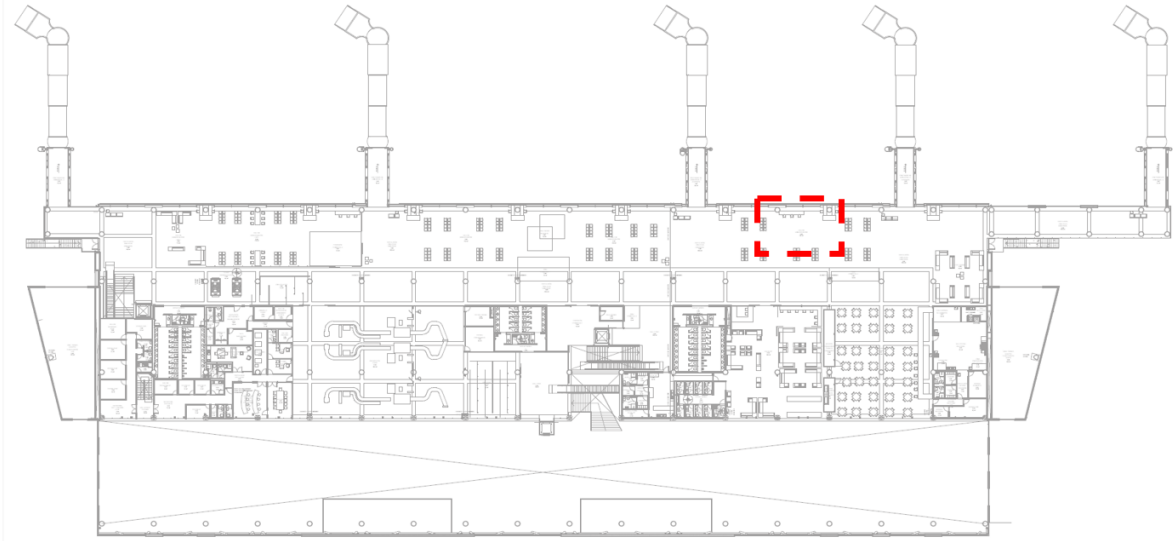
La incorporación de nuevo equipamiento como parte del Servicio de Entretención del Aeropuerto y sus definiciones operacionales formarán parte de la actualización del Reglamento de Servicio de la Obra que regirá desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras o PSP 2.

6.2. Layout de Ubicación

Juegos Infantiles



Segundo Nivel



NOTA: ubicaciones referenciales y esquemáticas.

7. ANEXOS

No se consideran anexos al presente documento.